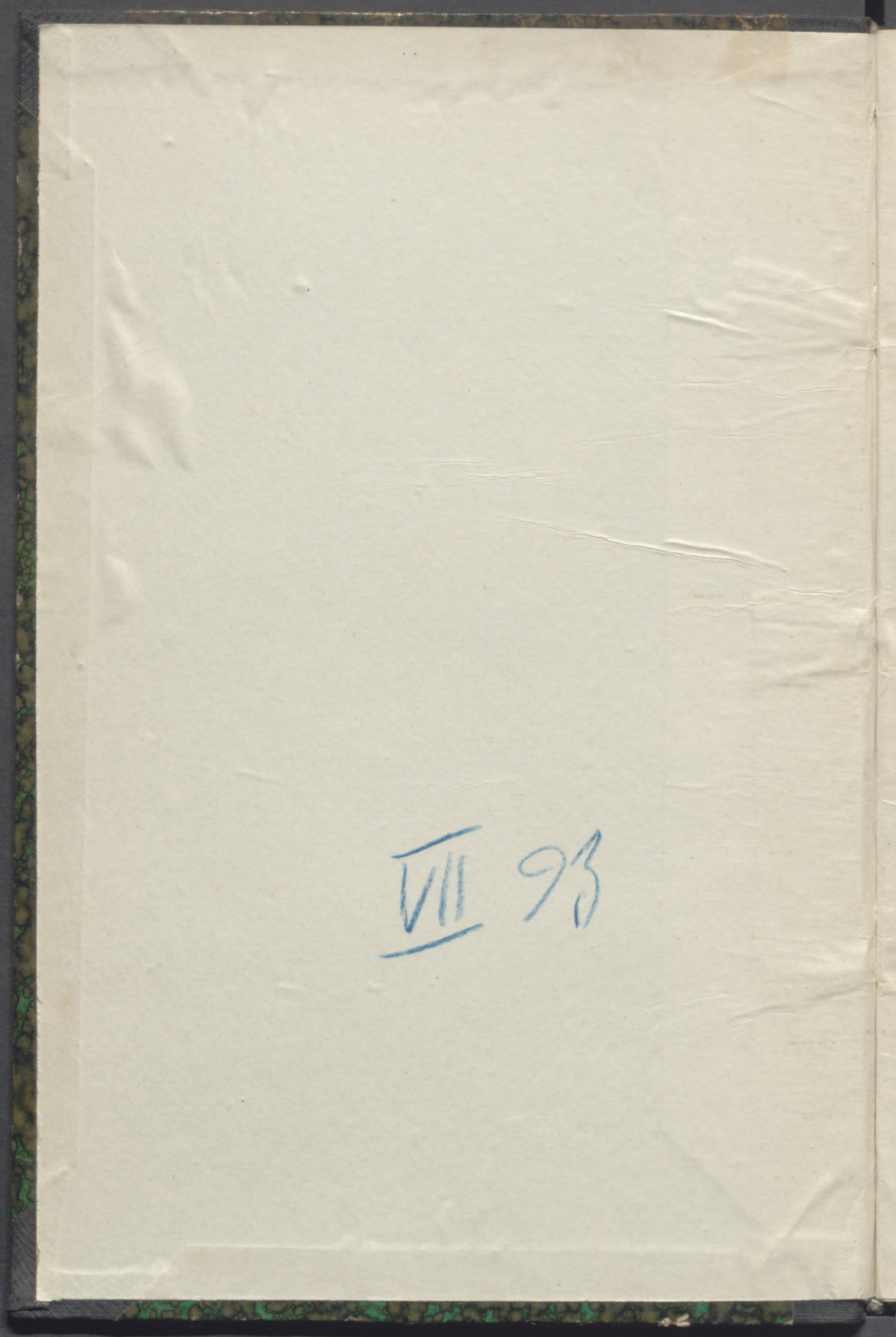


Biblioteka
U.M.K.
Toruń
51850


VII 93

England als Seeräuberstaat

Die britische Seewillkür und ihre Beseitigung im Spiegel von Geschichte und Völkerrecht

Von

Dr. Ernst Schultze

„Wir verfahren gegen fremde Nationen höchst schamlos. Wir bestehen auf dem Vollzug des Völkerrechts, wenn es uns nützlich ist; im anderen Falle setzen wir uns über seine Regeln schrankenlos hinweg. Die Geschichte des Seerechts, das ich Seeunrecht nennen möchte, ist ein unauslöschliches Zeugnis des ungezügelten Egoismus und der Habgier des englischen Volkes und seiner Regierung". Lord Derby, 1857.

Verlag von Ferdinand Enke / Stuttgart / 1915



Hoffmannsche Buchdruckerei Felix Krais Stuttgart

Inhalt.

Vorwort.

Immer mehr wird dieser Krieg zwischen England und Deutschland zu einem Kampf auf Tod und Leben. Immer mehr bricht dabei das Völkerrecht in Stücke. Schuld an beidem trägt die grenzenlose Willkür Englands — und die Tatsache, daß dieser Staat seit Jahrhunderten das Seekriegsrecht mißhandelte, als sei es nie gewesen und solle niemals sein. In der Tat ist die ganze neuzeitliche Geschichte des Seekriegsrechts eine Kette von Versuchen zur Ueberwindung englischer Widerstände. In denselben Zeiträumen, in denen Großbritannien zur ersten Seemacht der Welt emporstieg, hat es in einer beispiellosen Mischung von Dünkel und Brutalität, Selbstsucht und Unverstand den Reformwünschen der anderen Völker zum Trotz darauf bestanden, das Seekriegsrecht an jener Entwickelung zu milderen und menschlicheren Gebräuchen und Bestimmungen zu hindern, die trotz aller Häufigkeit der Landkriege für die letzteren erzielt wurden.

Das Ergebnis sehen wir vor uns: um das beneidete Deutschland niederzuringen, gegen das es sich sonst vergeblich abmüht, macht England in diesem Kriege den Versuch, die empörendsten Zwangsmittel anzuwenden. Da selbst die rücksichtsloseste Ueberspannung des Seebeuterechts nicht zu diesem Ziel geführt hat, soll nun die Aushungerung Deutschlands dafür sorgen. Damit ist man wieder am Anfange alles Seekriegs — und aller Seeräuberei angelangt. Der Enderfolg aber wird — das sehen wir bestimmt voraus — ein wesentlich anderer sein, als Albion sich einbildete: in demselben Netze, das es seiner Gewohnheit gemäß auswarf, um andere zu fangen, zappelt es jetzt nunmehr hilflos selbst.

Denn schon glauben wir, es mit Händen greifen zu können, daß die Nemesis der Geschichte diesen Seeräuberstaat nunmehr ereilen wird, nachdem er sich drei Jahrhunderte lang davor sicher gewähnt hatte. Er glaubte, in alle Ewigkeit so verfahren zu können, daß er alle Nachteile den anderen zuschob, während er sämtliche Vorteile für sich in Anspruch nahm. Auf die Dauer jedoch ist solche Piratenpolitik nicht möglich. Es verlohnt sich daher wohl der Mühe, im Spiegel von Geschichte und Völkerrecht zu betrachten, wie das Seekriegsrecht, gerade weil es von England verkrüppelt wurde, sich letzten Endes gegen diesen seinen Urheber gewandt hat oder in kurzer Zeit wenden wird. Weit über die Zeit, die wir nun durchleben, hinaus hat diese Frage Bedeutung; sie stellt eines der wichtigsten Probleme dar, das die Weltgeschichte aufweist.

Hamburg-Großborstel
10. Februar 1915.

Dr. Ernst Schultze.

1. Abschnitt.

Das Seeräubertum in der englischen Geschichte.

„Das Piratenhandwerk gehört in der Tat zu den Entwicklungskrankheiten des Völkerverkehrs."
Oskar Peschel: Völkerkunde 6. Aufl. Leipzig 1885. S. 212.

In dem Kriege gegen Deutschland hat England wiederholt zu Mitteln gegriffen, deren es sich schämen sollte. Vielleicht hat die Bundesgenossenschaft mit Serbien und Rußland etwas abgefärbt. Schließlich genügt aber auch die Erinnerung an die eigene Geschichte Großbritanniens, um jeden Völkerrechtsbruch namentlich zur See zu einem so alltäglichen Ding zu machen, daß man sich nicht darüber wundern kann.

England trägt eben die schwere Last seiner geschichtlichen Sünden auf den Schultern. Niemals in der ganzen Geschichte der Menschheit hat sich deutlicher gezeigt, daß ein Volk, weit entfernt, sich von seinen geschichtlichen Erinnerungen befreien zu können, in Gefahr ist, ihr Sklave zu werden. Die Geschichte des deutschen Seehandels und der deutschen Seemacht ist ein reines Buch, fast unbefleckt von Seeraub und Sklavenhandel. Weder die Geschichte der Hansa noch die offenen Kämpfe, die unsere Marine von der Mitte des 19. Jahrhunderts an mit ihren Gegnern führte, sind von unedlen Handlungen beschmutzt.

Der englische Seehandel dagegen ist hervorgegangen aus dem Seeraub; wie ja das ganze britische Weltreich nicht wie das Deutsche Reich aus dem freiwilligen Zusammenschluß verschiedener Landesteile entstand, sondern aus dem Raub von Beutestücken, die man im Kampf mit anderen Völkern erwarb. Diese Kriege sind fast niemals aus einem anderen Grund unternommen worden, als weil man sich fremdes Besitztum aneignen wollte. In den englischen Schulgeschichtsbüchern zwar wird diese Tatsache schamhaft verhüllt. Der Durchschnittsengländer ist auch heute noch wenig darüber klar, wie das britische Weltreich zustande kam. Aber er hat doch wohl innerlich die sichere Empfindung, daß der Raub dabei die größte Rolle gespielt hat. So fest ist diese Tradition in das Gefühlsleben des englischen Volkes eingedrungen, daß es als Ganzes — von rühmlichen Ausnahmen abgesehen — jedem fremden Volke mißgünstig gegen-

übersteht, welches sich herausnimmt, an politischer, militärischer oder wirtschaftlicher Macht zu wachsen. Der britische Handelsneid und die Abgunst, mit der man alle anderen Nationen betrachtet, die Erfolg haben, hat mehr als einen Krieg erregt; Kant bezeichnete England als den „kriegserregendsten" aller Staaten. Meist hat es dabei das Völkerrecht ebenso offen gebrochen wie nun 1914 im Suezkanal, an der spanischen Kolonialküste, an zahlreichen anderen Stellen.

Daß der englische Handel nicht minder wie die britische Seemacht aus der Piraterie hervorgegangen ist, wird auch von englischen Schriftstellern, soweit sie einige geschichtliche Kenntnisse besitzen und nicht absichtlich die Wahrheit umbiegen, anerkannt.

Schon im Mittelalter hatte man in England Seeraub betrieben — zum Teil allerdings als Vergeltung gegen fremde Piraterie. Indessen hatten sich Engländer, Franzosen und Spanier darin gegenseitig kaum viel vorzuwerfen. So wurde z. B. unter Eduard III. (1327—1377) auch im Frieden Piraterie allgemein und in größtem Maßstabe geübt. Sie schädigte die Handelsinteressen erheblich. Für die sittliche Anschauung des Seeraubs in jener Zeit ist es ein Zeugnis, daß eine umfangreiche Kaperei ohne Kriegserklärung als königlicher Sport betrieben wurde. Wir wissen dies insbesondere aus dem Seegefecht bei Winchel Sea (zwischen Dungeneß und Hastings) im Jahre 1350. Um jene Zeit hatten die Spanier lebhaften Seehandel nach dem nördlichen Frankreich und den Niederlanden. Um sich vor seeräuberischen Ueberfällen zu sichern, war ihre Flotte vielfach sowohl zum Handel wie zum Gefecht gerüstet. So auch ein Geschwader von 40 großen spanischen Fahrzeugen, das unter Don Carlos della Cerda 1350 nach Sluys kam, um Ladung einzunehmen. Unterwegs hatte es die günstige Gelegenheit benutzt, in der Bucht von Biscaya mehrere ausländische Schiffe fortzunehmen — ohne Rücksicht darauf, daß zwischen beiden Staaten Frieden herrschte — und die Besatzung, wie man dies damals zu tun pflegte, kurzer Hand über Bord zu werfen. In England machte dies böse Stimmung und Eduard III. entschloß sich, die Spanier persönlich zu strafen. Er ließ Schiffe in Winchel Sea sammeln, um die spanischen Fahrzeuge auf dem Rückweg an der englischen Küste entlang anzugreifen. Die größte englische Kogge, „Thomas", hatte 100 Mann Besatzung, 8 andere Schiffe je 30 bis 80 Mann, im ganzen zählte man 50 Fahrzeuge. Mit großem Gefolge begab sich Eduard zusammen mit der Königin nach Winchel Sea und schiffte sich, als die Zeit herannahte, wo man die Spanier erwarten konnte, auf dem „Thomas" ein, während sein ältester Sohn, der „schwarze Prinz", den Befehl eines anderen Schiffes übernahm.

Gesetzlich verboten wurde der Seeraub in England zuerst 1413 durch Heinrich V.: er wurde für Hochverrat erklärt. Bis dahin hatte zu Wasser ein ähnliches Raubrittertum geherrscht, wie wir es im Mittel-

alter vielfach zu Lande kennen. „Die Führer der normannischen, bretagnischen, englischen, spanischen Schiffe usw., welche einzeln oder in Geschwadern auf Raub ausfuhren, waren ebenso, wie die slawischen und schwedischen in der Ostsee, fast durchweg aus adligem Geschlecht; sie machten den Verkehr auf See in gleicher Weise unsicher, wie ihre Vettern am Lande, von deren Burgen die Trümmer noch heute allenthalben in deutschen Landen zu sehen sind[1]).“

Die gesetzlichen Vorschriften gegen den Seeraub wurden indessen jedesmal, wenn der Staat mit einem anderen auf Kriegsfuß stand, in den Wind geschlagen. Als der Papst König Heinrich VIII. infolge seiner Scheidung von Katharina von Aragon exkommuniziert hatte, brach ein förmlicher Kaperkrieg der Spanier und Franzosen gegen die Engländer aus, von letzteren mit denselben Waffen erwidert. Im Kanal und vor dessen westlichem Eingang machte sich ein wüstes gesetzloses Treiben breit, Fischerei und friedliche Gewerbe wurden vernachlässigt. Alles ging auf Kaperei oder Seeraub aus, deren Grenzen ineinander flossen. Insbesondere entwickelten sich die Scilly-Inseln und einige irische Häfen zu förmlichen Raubnestern. Der spanische Handel nach den Niederlanden wurde dadurch schwer geschädigt. Da für die Kaperei Schnelligkeit und seemännische Gewandtheit von ausschlaggebender Bedeutung waren, bildeten sich in England Tausende von erfahrenen und verwegenen, waffengeübten Seeleuten[2]).

Großen Aufschwung nahm der englische Seeraub zur Zeit der Königin Elisabeth. Damals besaßen die Engländer noch nicht den Schatten eines Weltreichs. Sie hatten nicht eine einzige überseeische Besitzung, ja man kann für jene Zeit nicht einmal von einem britischen Reich sprechen, da Schottland noch als besonderes Königreich neben England bestand. Die Lust zum Seeraub regte sich damals mächtig. Zunächst warf sie sich auf den Kanal. Insbesondere war es die Küstenbevölkerung von Devonshire, die sich zusammen mit Hugenotten von den französischen Küsten an die Aufgabe machte, höchst unparteiisch alle Schiffe auszuplündern, die durch die Meerenge fuhren. Namentlich taten sich die Männer von Dartmouth und Bidefort hervor. Religiöser Haß, Blutgier, Raublust mischten sich in ihren Seelen, um jedes Gefühl des Unrechts ihrer Handlungsweise zusammen mit jeder Regung des Mitleids für ihre Opfer auszulöschen. Wohlangesehene Männer aus dem englischen Südwesten, zu den Familien der Tremaynes, der Stukeleys, der Cobhams gehörig, gaben ihr Geld her, um Fahrzeuge von 20 bis 50 Tonnen mit Feuerwaffen und Säbeln auszurüsten. Fischer verließen ihre Fangplätze in den Gewässern, um das größeren

---

[1]) Stenzel: Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik. Hannover und Leipzig: Hahnsche Buchhandlung, 1909. 2. Teil S. 185.
[2]) Stenzel a. a. S. 2. Teil S. 238.

Gewinn versprechende Piratengewerbe aufzunehmen. Allenthalben im britischen Westen von Kinsale bis nach Exmouth war das Leben des Korsaren — die Engländer nannten ihn „sea-dog“ — der Neid jedes jungen Mannes[1]).

Mit dem Augenblick, wo ein größerer Teil englischer Schiffe den Weg nach Amerika nahm — von den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts an — verfolgten die meisten keinen anderen Zweck als den des Seeraubs. Auch hier ist im Anfang schwer zu trennen, wie weit die Vergeltung gegenüber fremder Gewalttat dazu veranlaßt und wie weit eigene Raubgier. Die erste Erwähnung eines fremden Schiffes in Amerika seitens der Spanier geschah im Jahre 1519. Es handelt sich um ein englisches Schiff, das in Puerto Rico und an anderen Stellen Ladung eingenommen hatte und nun in den Hafen von San Domingo einfuhr. Dort wurde es durch Schüsse gezwungen, sich zu entfernen. Die Kolonialbehörden erhielten trotzdem von der heimischen Regierung einen Verweis, weil sie das englische Schiff nicht mit Gewalt oder List hatten nehmen lassen. Die spanische Regierung ging von dem Grundsatz aus: alle fremden Schiffe, die an den Küsten und in den Gewässern Westindiens erschienen — mit Ausnahme von portugiesischen, denen dies nach den Demarkationsverträgen in gewissen Meeren erlaubt war —, seien als Seeräuber zu behandeln. Deshalb wurden vom Jahre 1519 an in Sevilla Geschwader ausgerüstet, um fremde Schiffe auf dem Wege nach Amerika aufzufangen und zu verhindern, daß andere Völker den Seeweg nach Westindien kennen lernten[2]).

Jedenfalls trieb jedes einzelne englische Schiff, das während des 16. Jahrhunderts nach Amerika segelte, Piraterie oder Schmuggel als Beruf. Auch der erste große Krieg mit Spanien, der in der Niederlage der Armada gipfelte (1588), wird ganz unter diesem Gesichtspunkt betrachtet[3]).

Die erste Gestalt, die sich aus den englischen Korsaren des 16. Jahrhunderts heraushebt, war Francis Drake, ein Mann von großer Begabung, geborener Seefahrer, der bahnbrechend wurde für das Gebiet der Schiffahrt. Er stachelte den Unternehmungsgeist seines Volkes durch die außerordentliche Tatkraft, Kühnheit und verwegene Tapferkeit an, die er auf

---

[1]) Woodward: Expansion of the British Empire.

[2]) Herrera, zitiert nach Dr. Franz Kottenkamp: Geschichte der Kolonisation Amerikas, 1850. Band 2, S. 1.

[3]) So sagt Professor John R. Seeley in seinem klassischen Buch „The Expansion of England“: „To England the war (with Spain) is throughout an industry . . . As we now put our money into railways or what not, so then the keen men of business took shares in the new ship which John Oxenham or Francis Drake was fitting out at Plymouth, and which was intended to lie in wait for the treasure galleons, or make raids upon the Spanish towns in the Gulf of Mexico. The two countries were formally not even at war with each other.“

seinen Zügen in fernen Meeren an den Tag legte. Ein Mann ohne allen Skrupel, war er Seeräuber eben so sehr wie Seefahrer, „überaus ehrgeizig, hochmütig und wenig zuverlässig". Krieg, Raub, Geschäft, Entdeckung, Handel wurden von ihm wie von anderen Männern seines Schlages unterschiedslos nebeneinander betrieben.

Geboren war Drake 1540. Er ging jung zur See, machte frühzeitig als Sklavenführer Reisen nach Westindien und geriet dort wegen unerlaubten Verkehrs (Schmuggels) mit den Spaniern in ernsthaften Streit. Um sich zu rächen, unternahm er 1575 mit zwei Schiffen von zusammen 73 Mann Besatzung seine erste Raubfahrt gegen die spanischen Besitzungen — jene Fahrt, auf der er, mit 18 Mann über die Landenge von Panama marschierend, an der Westküste den Stillen Ozean erblickte. Dadurch wurde er zu seiner ersten Weltumsegelung veranlaßt, der ersten, die ein Engländer ausführte, der zweiten Weltumsegelung überhaupt nach Magellan. Schon seine Expedition 1572, auf der er Vera Cruz (Landenge von Panama) plünderte, wurde zu einer Zeit unternommen, in der offener Krieg zwischen Spanien und England nicht herrschte. Immerhin hatten sich die Spanier diese Behandlung zum Teil selbst zuzuschreiben: die rücksichtslose Gewalttätigkeit, die die Seefahrer fremder Völker, insbesondere Franzosen und Engländer, in den Gewässern der spanischen Kolonien zu erdulden hatten, umkleidete es mit einem Schein von Recht, wenn sie Vergeltung übten. Wer selbst noch nicht unter den Spaniern gelitten hatte, der erwartete doch, eines schönes Tages als Seeräuber von ihnen aufgebracht zu werden, übte daher diesen Beruf lieber schon vorher aus, um, wie es die Franzosen jener Zeit ausdrückten, „se dédommager par avance".

Als der Herzog von Alba im August 1567 nach Brüssel ging und als gleichzeitig der Export von Silber aus Peru außerordentlichen Umfang annahm, lag es in der Natur der Sache, daß sich Piratenflotten bildeten, um Spanien im Kriege gegen die Niederlande zu schädigen oder es aus persönlicher Geldgier zu berauben. In England gab es, einige Jahre bevor die Königin Elisabeth den Thron bestieg (1558), nur Schiffe von insgesamt etwa 50 000 t — ebensoviel wie heute allein unser „Imperator" umfaßt. Aber dieser Tonnengehalt nahm schnell zu, da die Piraterie großen Gewinn bot. Unter Patenten des Prinzen von Oranien trieb sich im Kanal eine Flotte von Kaperschiffen umher, bestehend aus holländischen, französischen und englischen Korsaren, die Dover als Stützpunkt benutzten und an gewissen Markttagen spanische Edelleute in Auktion verkauften. Sie brachten für den Kopf ungefähr 100 Pfd. Sterl. ein, das Lösegeld, das man für sie erzielen konnte, war demnach offenbar noch größer. Die Verluste, die Spanien im August 1567 bis Dezember 1573 (also während Albas Aufenthalt in Brabant) erlitt, waren ungeheuer: die spanischen Kaufleute schätzten sie auf mehr als 3 Millionen Dukaten, so daß sie schließlich jede Lieferung

für die spanische Armee ablehnten. Außerdem fielen ganze Tonnen von Edelmetall den Engländern in die Hände. Französische Kaper jagten die spanischen Schatzschiffe in südenglische Häfen, wo man sich ihrer bemächtigte. Sir Thomas Gresham münzte dieses seeräuberisch gewonnene Metall aus, „und so kann mit diesem Geld Ihre Majestät ihre Schulden hier und in Flandern zahlen .... zur großen Ehre und zum Ansehen Ihrer Majestät in der ganzen Christenheit"[1]).

Es ist ein deutlicher Ausdruck für die Häufigkeit und die Beliebtheit des Seeraubs im elisabethanischen England, daß auch die Dichtung jener Tage den Seeräuber als Helden verherrlicht. Shakespare hat Piraten in zahlreichen Dramen auftreten lassen: so im zweiten Teil von „Heinrich VI.", im „Hamlet", in „Maß für Maß"; wie er Kämpfe zur See in „Antonius und Cleopatra", „Viel Lärm um nichts" und ebenfalls im „Hamlet" geschildert hat. In „Was ihr wollt" hat er den Typus eines Seeräuberhelden seiner Zeit in dem Schiffshauptmann Antonio gezeichnet.

Selten stoßen wir zu jener Zeit auf Anzeichen dafür, daß der Seeraub gegen Fremde als unerlaubt gegolten hätte. Der Seemann stand im Solde der Piraterie, oder er hatte sich überhaupt nur aufs Meer begeben, um Seeraub zu treiben. Ohne Beute hielten englische Seebären damals Verdienst aus der Schiffahrt nicht für möglich. Nach seiner Rückkehr von einer Reise um die Welt schrieb der berühmte Cavendish, den man für einen guten Christen hielt, an Lord Hundsdon: „September 1588. Dem allmächtigen Gott hat es gefallen, mich die ganze Erde umsegeln zu lassen, von der Straße von Magallan bis zum Kap der guten Hoffnung. Ich habe auf dieser Reise alle reichen Plätze der Welt entdeckt oder das Verständnis für die erweitert, die je ein Christenmensch entdeckt hat. Ich fuhr an der Küste von Chili, Peru und Neu-Spanien entlang, wo ich gute Beute machte. Ich brandschatzte neunzehn Segelschiffe oder bohrte sie in den Grund, kleine und große. Alle Städte und Dörfer, bei denen ich landete, brannte und plünderte ich aus. Wurde ich an Land nicht überrascht, so nahm ich große Schätze mit. Am meisten aber konnte ich einheimsen, als ein großes Schiff des Königs in meine Hände fiel" usw.[2]).

Auch in der englischen Geschichtsschreibung wird festgestellt, daß die Helden der britischen Flotte im Zeitalter der Elisabeth „nicht sehr von Seeräubern verschieden waren"[3]).

Man hat von den Engländern und den Niederländern jener Zeit gesagt, daß sie den spanischen Silberflotten in die amerikanischen Gewässer

---

[1]) Life and Times of Sir Thomas Gresham, zitiert nach Brooks Adams: Das Herz der Welt. (Wien: Verlag „Lumen", 1908.) S. 156.

[2]) Zitiert nach Emerson: Der Krieg (in „Natur und Geist", Jena 1907.) S. 102.

[3]) So sagt John R. Seeley in „The Expansion of England: „But the navy of Elizabeth was only the English navy in infancy. and the heroes themselves are not far removed from buccaneers". (Tauchnitz Edition S. 92).

gefolgt seien, wie die Haie den Heringsschwärmen. Namentlich gilt dies von Drake, der ursprünglich nur von rohester Raubgier geleitet wurde. Auch portugiesische Schiffe nahm er ohne weiteres fort. Die Spanier glaubten damals nicht, daß irgend jemand anders als sie selbst den Stillen Ozean befahren könnten. Umso leichter war es Drake, z. B. in Valparaiso ein Schiff mit 60 000 Pesos Gold zu erbeuten, die Kirchen auszuplündern und in mancher anderen spanischen Kolonial-Stadt ungeheure Summen an Gold und Silber fortzuführen. Ganz räubermäßig wurde dieses Handwerk ausgeübt. In der Beschreibung seiner Fahrt heißt es z. B., „daß bei Tamaraca ein Spanier und ein Indianer mit einer Herde Lamas aufgefunden wurde, die mit Silber beladen gewesen wären, und da hätten es die Engländer denn nicht ertragen können, daß ein spanischer Herr (Gentleman) das Amt eines Boten ausübe, und sie boten ihm deshalb ohne weiteres ihre Dienste an." „Auch fanden die Engländer dort einen Spanier schlafend, der 13 Silberbarren bei sich hatte. Sie befreiten ihn von seiner Last und ließen ihn die andere Hälfte seines Mittagsschlafes mit größter Sicherheit fortsetzen." Mochten die Engländer immerhin ihre Seeräubereien damit begründen, daß sie spanische Unbill zu rächen hätten — in den Menschen wohne nun einmal, so sagten sie, die natürliche Begier, sich Genugtuung zu verschaffen — so konnte es doch nicht ausbleiben, daß die Spanier scharfe Gegenmaßregeln ergriffen. Infolgedessen nahm dieser private Seekrieg immer größeren Umfang an. Doch ist nicht zu verkennen, daß er dabei „auch nach und nach rühmlichere Antriebe entwickelte, wie man an Franz Drake sieht, der zuerst nur eben an den Raubzügen gekränkter Kauffahrer teilnahm, und sich dann zur Idee einer maritimen Rivalität der Nationen erhob"[1]).

Die Stellung der englischen Regierung war zunächst zweifelhaft. Als der spanische Gesandte in London eine Beschwerde einreichte, weil Drake bei seiner Weltumsegelung die spanischen Schiffe und Küsten brandschatzte, erklärte die Königin Elisabeth, daß dieses Unternehmen sie nichts angehe. Sie ließ zwar die Ladung, die wohl ausschließlich von seeräuberischer Beute herrührte, oder einen Teil derselben mit Beschlag belegen — um den Reklamationen der spanischen Regierung, solange sich der gefürchtete Krieg dadurch vermeiden ließ, die Spitze abzubrechen. Sobald jedoch der Krieg unvermeidlich geworden war, änderte Elisabeth ihre Stellung. Es ist ungewiß, ob sie Drake ein Patent für seine zweite Weltumsegelung gewährt hat. Sicher ist aber, daß sie ihn erheblich begünstigte und seine Unternehmungen nach Kräften förderte. Man erzählt, sie habe ihm ein Schwert mit den Worten überreicht: „Jeder, der auf Dich schlägt, schlägt auf mich". Und als er mit einer Beute von ungefähr 12 Millionen Mark zurückkehrte, schlug ihn die

[1]) Leopold Ranke: Englische Geschichte, vornehmlich im 16. und 17. Jahrhundert. Band 1. Berlin: Duncker & Humblot, 1859. S. 418.

Königin an Bord seines Flaggschiffes „Golden Hind" zum Ritter trotz der schweren Anklagen, die von spanischer Seite gegen ihn erhoben waren.

Immerhin wurden noch bei der Beratung über die Bewilligung der Subsidien, die die Krone für den Krieg gegen Spanien verlangte (28. Februar 1592), Bedenken laut, aus denen hervorgeht, daß man vielfach die von Spaniern erbeuteten Prisen nicht für gesetzlich hielt. Auch Sir Walter Raleigh äußerte sich damals in diesem Sinn: er wisse, daß viele es nicht für richtig hielten, die Spanier zu berauben; würde aber offener und gesetzlicher Krieg ausgesprochen, so würde man weit mehr Freiwillige finden, als die Königin brauche. Am 3. März 1592 äußerte sich Raleigh sehr kräftig. Sir George Carey hatte an diesem Tage angekündigt, daß die Königin Drake wieder zur See schicken wolle, worauf Raleigh eine lange Rede mit Ausfällen auf Spanien hielt, die damit schloß, man müßte eine starke Flotte in die See schicken, um den Spaniern die Schiffe fortzunehmen, die ihnen ihre Reichtümer brachten[1]).

Die ziemlich offene Art, in der die englische Regierung den Seeraub ihrer Untertanen förderte, hielt fast ein Jahrhundert an. Der größte und berühmteste Führer der Flibustier, Henry Morgan, der spanische Schiffe und Kolonialstädte unzählige Male gebrandschatzt, auch die Flotte der Flibustier zum ersten Male in den Stillen Ozean geführt hatte, wurde 1682 von Karl II. geadelt. Später wurde er, nunmehr als Sir Henry Morgan, zum Gouverneur von Jamaika ernannt.

Auch sonst wurden viele englische Korsaren im Heimatlande mit Ehren und Würden belohnt. Nicht nur im Staat wurden ihnen Stellungen geboten, auch die Kirche schämte sich nicht, frühere Bukanier und Flibustier anzustellen. Der erste Präsident der East India Co., der Earl of Cumberland, war ein alter Bukanier. Der berühmte Gründer der Bank von England, Paterson, wird zuweilen als Missionar in den Antillen beschrieben, zuweilen aber als Seeräuber — es ist höchst wahrscheinlich, daß er abwechselnd beides war[2]).

Zwischendurch hatte sich die englische Regierung allerdings einmal, unter der Regierung Jakobs I., gegen den Seeraub gewandt. War es doch unmöglich, mit Spanien ein Abkommen zu treffen, ohne die Kaperei gegenüber den Angehörigen eines Staates zu verbieten, mit dem man nun nicht mehr im Kriege lag. Deshalb büßte Sir Walter Raleigh es mit dem Leben, daß er auf der Suche nach dem sagenhaften Goldland — dem sogenannten Eldorado — dem Verbot zuwider Feindseligkeiten gegen Spanien begonnen hatte; er mußte dafür 1618 das Schafott besteigen. Die Verbindung aber, die zwischen dem ehrlichen Kaufmanns- und Schiffergewerbe und

[1]) Kottenkamp a. a. O. S. 33 ff.
[2]) Thorold Rogers: Economic interpretation of history.

der seeräuberischen Kaperei bestand, war damals so eng, daß dieses Verbot lebhaften Unwillen erregte und daß der König sich gezwungen sah, seinen Admiral für die Einbuße, die er dadurch erlitt, zu entschädigen.

Die erfolgreichste Zeit für den englischen Seeraub brach im 17. Jahrhundert an. Um dessen Mitte entwickelten sich im westindischen Inselmeer eigenartige Zustände, die man dahin zusammenfassen könnte, daß hier ein oder mehrere Seeräuberstaaten sich auftaten, um spanische oder auch französische Schiffe und Städte zu plündern. Die Bukanier und Flibustier, die hier Jahrzehnte lang ihr Wesen trieben, sind noch heute von dem Nimbus der Romantik umgeben, Erzählungen wie Robert Louis Stevensons „Treasure Island" sind unter der Jugend Englands und aller anderen Völker sehr beliebt.

Ursprünglich begleitete man in England die Erfolge der Flibustier mit Jubel und Stolz. Nach gar nicht langer Zeit schlug indessen die Stimmung um, weil alsbald neben den Feinden Englands auch dieses selbst schwer in Mitleidenschaft geriet. Wohl oder übel mußte man sich nun zu ihrer Unterdrückung entschließen. Die Notwendigkeit einer durchgreifenden Seepolizei stellte sich — ganz wie im Mittelmeer zur Zeit des Pompejus — um so mehr heraus, je größeren Umfang das Korsarentum annahm. England und Frankreich hatten zu Beginn des 17. Jahrhunderts ein egoistisches Interesse daran gehabt, das Seeräubertum in den westindischen Meeren zu dulden. Seit aber auf dem spanischen Thron ein Prinz aus dem Hause Bourbon saß und seit England in Westindien selbst festen Fuß gefaßt hatte, widerstrebte eine offene und förmlich organisierte Unordnung, verbunden mit aller seeräuberischen Gewalttätigkeit, den Interessen beider Länder so sehr, daß sie sich nun zur Unterdrückung des Korsarentums entschließen mußten, falls sie nicht ihren eigenen aufblühenden Seehandel schweren Schaden nehmen lassen wollten.

Aber es zeigte sich nun, daß ein solches Uebel, hat es sich einmal eingenistet, nicht schnell wieder zu beseitigen ist. Allen Vorschriften zum Trotz kamen seeräuberische Ueberfälle in Westindien, der Südsee, ja in allen Gewässern vor, die von der Seemacht der westeuropäischen Länder nicht dauernd bestrichen wurden. In der Floridastraße und an der Küste von Guinea, bei Madagaskar und in der Südsee tauchten stets von neuem Seeräuberschiffe auf und brandschatzten die Handelsschiffe, die amerikanisches Silber oder indische Gewürze nach Europa, oder schwarze Sklaven aus Afrika nach Amerika bringen wollten. Namentlich der Sklavenhandel wurde dadurch wiederholt bedroht. Uebte er doch auf die gesetzlosen Gemüter der Korsaren besondere Anziehungskraft. Aber man verschmähte keine Beute. So nahm 1721 ein englischer Seeräuber Bartholomäus Roberts im Hafen von Waydah an der afrikanischen Sklavenküste mit zwei Seeräuberschiffen elf Fahrzeuge verschiedener Nationen fort. Er fuhr unter eigener Flagge: sie zeigte

ihn mit der einen Hand ans Schwert fassend, mit der anderen (wie Störtebecker) einen Becher hochhaltend, neben ihm ein Totengerippe, ebenfalls einen Becher schwingend und mit ihm Brüderschaft trinkend. Dieser Korsar war nicht der einzige seiner Art. Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein haben die „Marooners" — Seeräuber, Sklavenjäger und Sklavenhändler zugleich — den Atlantischen Ozean unsicher gemacht[1]).

Viele Jahrzehnte lang hat es gedauert, ehe es der englischen Marine, die im Interesse des britischen Handels energisch einzugreifen suchte, gelang, die Marooners zu vernichten. Wo sie gefaßt wurden, knüpfte man sie an die Raaen oder ersäufte sie. Noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts, als die spanischen Kolonien in Südamerika um ihre Unabhängigkeit kämpften, haben angebliche „Patrioten" — in der Tat zusammengelaufenes Gesindel vieler Nationen — unter der blutroten, mit dem Totenkopf und gekreuzten Beinknochen geschmückten Piratenflagge die Sicherheit der Meeresstraßen gefährdet. Auch sie sind namentlich durch die starke englische Seemacht mit Gewalt unterdrückt worden.

Konnte man doch nun, nachdem der englische Handel sich zu großem Umfang entwickelt hatte, im eigenen Interesse keine Korsaren mehr dulden. Es ist eine allgemeine Erfahrung, die sich aus der Geschichte der Seeräuberei ergibt, daß sie von einem Volke nur so lange als gewinnbringend und zweckmäßig erachtet wird, wie der eigene Seehandel nur schwach entwickelt ist. Sobald letzterer einen bestimmten Umfang erreicht, bringt die Piraterie nicht nur keinen Vorteil, sondern ruft so erheblichen Schaden hervor, daß Zwangsmaßregeln zu ihrer Unterdrückung angewendet werden. In den Kriegen des 17. Jahrhunderts hatten die Franzosen den größten Vorteil durch Seekrieg, Kaperei und Seeraub — aus keinem anderen Grunde, als weil ihr Handel der bei weitem geringste der Seevölker war, die damals um den Weltmarkt kämpften. Dünkirchen und St. Malo waren unter den westeuropäischen Häfen die berühmtesten Raubnester — nicht nur, weil ihre Bewohner sich als besonders verwegen zeigten, sondern vor allem, weil ihre günstige Lage und der geringe Seehandel des eigenen Volkes den Seeraub lohnend machte. Obwohl die geschädigten Mächte diese Häfen durch starke Geschwader blockieren ließen, obwohl sie ihre Handelsschiffe in starke Convoys zusammenfaßten, die von Kriegsschiffen geleitet wurden, so erlitten sie doch ganz außerordentlichen Verlust durch die Prisen, die von französischen Kreuzern und Kaperschiffen aufgebracht wurden. In den sechs Jahren von 1691 bis 1697 haben die Franzosen nicht weniger als 4000 Prisen genommen — obwohl die feindlichen Geschwader größer waren und für den Schutz der feindlichen Handelsschiffe alles mögliche geschah.

Die Kaperei konnte eben nicht so leicht unterdrückt werden wie der

[1]) Siehe den Aufsatz von Dr. P. Dinse: Seeraub und Seeräuber in der Geschichte. (Marine-Rundschau. 21. Jahrgang. 2. Teil 1910. S. 828—838 und 993—1007.) S. 1001 f.

Seeraub. Die Piraterie hatte eine eigentliche staatliche Anerkennung entweder überhaupt nicht oder nur vorübergehend genießen können, zumal da sie neben der Beraubung fremden Eigentums auch maßlose Gewalttat gegen Blut und Leben nicht scheute. Die Kaperei dagegen beschränkte sich auf den Raub, organisierte diesen und erhielt vom Staate dafür eine gewisse Berechtigung. Der Staat glaubte sie um so eher gewähren zu können, als sie nur für Kriegszeiten gelten sollte; woran sich allerdings viele Kaperschiffe nicht kehrten.

Auch England hielt es für angebracht, um den Seeraub nicht sowohl abzuschaffen als ihn zu regeln, Kaperbriefe zu erteilen, so daß er nur Angehörigen feindlicher Staaten schadete, während die eigenen Landsleute davon unbehelligt blieben.

Von den Handelskreisen der westeuropäischen Völker wurde die Kaperei im 18. Jahrhundert mit derselben oder noch größerer Freude begrüßt wie in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Seeraub. In den beiden größten Kriegen Englands mit Frankreich im 18. Jahrhundert spielte die Kaperei eine sehr bedeutende Rolle. Die kriegführenden Völker suchten sich ihre Handelsschiffe gegenseitig fortzufangen. Gleichzeitig wurde die Kriegsgefahr ein Gegenstand der Handelsspekulation durch Versicherungen. Mit wahrer Spielleidenschaft wurde auf beiden Seiten berechnet, wieviel Schaden man dem Gegner bereits zugefügt habe und wieviel man ihm voraussichtlich noch zufügen könne. So wird z. B. aus dem Jahre 1780 berichtet, „daß in der City von London die Spielwut sich aller Klassen bemächtigt hatte und man an nichts anderes dachte als an die Betreibung des Kaperwesens". Es kam nicht selten vor, daß die Handelswelt eine Kriegserklärung aus dem Grunde befürwortete, daß sie in dem Krieg große Kaperbeute zu machen hoffte.

Im ganzen mußte man jedoch in England im 18. Jahrhundert meist zugeben, daß der englische Handel schwerer unter der Kaperei litt als der der Gegner. Bei der Ausdehnung, die der Handel Großbritanniens angenommen hatte, war ein anderes Ergebnis nicht gut möglich. Männer wie Colbert und der Festungserbauer Vauban hatten auf die große Bedeutung einer organisierten Kaperei schon im 17. Jahrhundert hingewiesen. Bis dahin war sie vom Seeraub schwer zu unterscheiden gewesen, weil sich die Führer von Kaperschiffen zum Teil auch Kaperbriefe von fremden Regierungen hatten ausstellen lassen. Zudem hatten sie manchem Kauffahrteischiffe sämtliche Flaggen fortgenommen und waren mit Schiff und Ladung nach eigenem Belieben verfahren. Dieses Treiben hatte den Handel auf das schwerste geschädigt. Nun wurde eine Kaper- und Prisen-Ordnung aufgestellt, die bestimmte, daß ein Kaperführer nicht mehr als einen Kaperbrief haben, einen solchen von einer fremden Regierung nur mit Erlaubnis der eigenen annehmen durfte, sich

der Seegerichtsbarkeit zu unterwerfen und die Entscheidung des Prisengerichts anzuerkennen habe. Die ins einzelne gehenden Bestimmungen, welche Schiffe gekapert werden durften und wie mit der Ladung zu verfahren sei, sollen hier nicht angeführt werden[1]). Erwähnt sei nur die Tatsache, daß Kaperschiffe bei der Annäherung falsche Flaggen zeigen durften und erst vor Beginn der Feindseligkeiten — wie lange vorher, war nicht gesagt, — die richtige Landesflagge zu setzen hatten. Dieses Kaperwesen wurde zunächst von Frankreich, alsdann auch von England kräftig gefördert. Die französische Regierung tat dies z. B. auch durch das Verleihen von Kriegsschiffen gegen ein Fünftel des Prisenerlöses.

Immerhin bot solche Kaperei gegenüber dem staatlich unbeschränkten Seeraub den großen Vorteil, daß in Friedenszeiten die Piraterie nicht mehr als erlaubt angesehen wurde. Die führenden Staaten sahen sich zur Vertragsschließung gezwungen, um den Seeraub gegenseitig auszuschalten. So hatten nach den erbitterten Kämpfen zwischen Spanien und England 1670 beide Staaten einen Vertrag geschlossen, der alle Feindseligkeiten und Räubereien ihrer Untertanen untersagte und gesetzliche Strafen für die Uebertreter bestimmte. Anlaß dazu hatte insbesondere die schwere und grausame Plünderung gegeben, die Morgan an verschiedenen spanischen Besitzungen geübt und die ihm, nachdem er unerhörte Grausamkeiten bei der Folterung von Gefangenen begangen, jedesmal eine Beute von Hunderttausenden von Pesos eingebracht hatte. An diesen staatlichen Vertrag kehrten sich die Flibustier indessen nicht. Vielmehr schlossen sich unmittelbar nach seinem Bekanntwerden 2000 Piraten unter dem Befehl Morgans in Panama zusammen. Die Gebiete, die er diesmal heimsuchte, wurden abermals in einer Weise ausgesaugt und geplündert, die sogar für Seeräuber ungewöhnlich war. Zudem betrog er bei der Teilung der Beute seine Mannschaft und entzog sich ihrer Unzufriedenheit, indem er mit drei Schiffen, auf deren Besatzung er sich am meisten verlassen konnte, plötzlich nach Jamaika segelte. Und doch wurde dieser Mensch, „der nicht einmal das alte Sprichwort von Ehrlichkeit unter Dieben wahr machte", von Karl II. — trotz dem Vertrage von 1670! — zum Ritter geschlagen und zum Kommissär der Admiralität in Jamaika ernannt, sogar 1680, als der bisherige Gouverneur nach England zurückkehrte, zum stellvertretenden Gouverneur (Deputy Governor) ernannt. Erst unter Jakob II. setzte Spanien durch, daß Morgan wegen Förderung des Seeraubs als Gefangener nach England transportiert wurde, wo er drei Jahre später, noch in Haft, starb.

Wenige Jahrzehnte darauf hätte die englische Regierung nicht mehr gewagt, die Rechte eines anderen Staates gegenüber einem britischen Seeräuber mit offener Nichtachtung zu behandeln. Naturgemäß aber verschwand

---

[1]) Siehe näheres bei Stenzel: Seekriegsgeschichte. 3. Teil. Hannover 1910. S. 372 f.

die Neigung zur Piraterie nicht so bald, und aus vielen Anzeichen müssen wir schließen, daß sie von abenteuerlustigen oder raubgierigen Engländern noch lange getrieben wurde. So war ein berühmter Arzt, Dr. Thomas Dover (geboren 1660), ein erfolgreicher Seeräuber. Mit einigen Kaufleuten gemeinschaftlich unternahm er eine privilegierte Kaperexpedition, bei welcher Gelegenheit er übrigens auf der Insel Juan Fernandez als einzigen Bewohner den schottischen Matrosen Selkirk entdeckte, der hier vier Jahre und vier Monate gelebt hatte und nun das Vorbild zu der Geschichte von Robinson Crusoe wurde. Auf seiner weiteren Fahrt erstürmte Dover die beiden Städte von Guayaquil. 1711 kehrte er nach einer langen Fahrt an der amerikanischen Westküste entlang und durch den Stillen Ozean hindurch mit einer Beute zurück, die für die ganze Gesellschaft $3^1/_2$ Millionen Mark betrug und von der er einen beträchtlichen Anteil erhielt[1]).

Um diese Zeit war der tiefe Kanal, der die Insel Valentia vom Irischen Festlande trennt, ein sicherer Zufluchtsort für Piraten. Die Verheerungen, denen die Bewohner der umliegenden Küstenstriche durch sie ausgesetzt waren, nahmen so überhand, daß die Einwohner von Kargy 1711 baten, man möge ihnen eine Steuer von 250 Lstr. Sterling auferlegen, um damit das alte Fort von Valentia wieder herzustellen[2]).

Indessen fiel das Leben Dovers bereits in eine Zeit, in der man den Seeraub als Gewerbe mit kritischen Augen betrachtete, wenn nicht gar verwarf. Der Umschwung der moralischen Anschauungen, der sich dann weiter fortsetzte und insbesondere in der vollständigen Vernichtung der Anschauungen über die Berechtigung des Sklavenhandels und der Sklaverei überhaupt zutage trat, hat von der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts an die Piraterie auch in England mit jenem Makel belegt, der ihr heute allenthalben unter den Kulturvölkern anhaftet.

Die rühmlicheren Ueberlieferungen aus der Geschichte des englischen Seewesens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts treten nun jedoch wieder in den Hintergrund vor den völkerrechtswidrigen Gewalttaten, denen die englische Flotte im Kriege gegen Deutschland und Oesterreich-Ungarn dient. Es sind eben zu viele Erinnerungen des britischen Seewesens verknüpft mit so schmachvollen Tatsachen, wie das Bombardement von Kopenhagen (1807), oder wie der Raub fast sämtlicher Kolonien des unglücklichen Holland — obwohl dieses sich Napoleon I. gewiß nicht aus innerer Herzensneigung angeschlossen hatte; trotzdem wurde es dafür bestraft, indem England den größten Teil seiner überseeischen Besitzungen in die Tasche steckte. Das gleiche gilt für den Raub Gibraltars und ein Jahrhundert später Helgolands.

---

[1]) Max Kemmerich, Kulturkuriosa. Band 1, S. 179 f.
[2]) Lecky, Geschichte Englands im 18. Jahrhundert. Band 2, S. 385.

Vor allem: England hat seit Jahrhunderten alles darauf angelegt, Wegelagerei zur See treiben zu können, indem es jedem Fortschritt des Seekriegsrechts mit stumpfem Eigensinn widersprach. Sehen wir näher zu, welche Tatsachen sich so ergaben und welche Folgen daraus erwachsen sind[1]).

---

2. Abschnitt.

England und das Seekriegsrecht.

„Gegner glauben uns zu widerlegen, wenn sie ihre Meinung wiederholen und auf die unsrige nicht achten."

Goethe: Maximen und Reflexionen.

Man kann nicht erwarten, von einem Distelstrauch Feigen zu ernten. Die Zusammenstellung „England und das Seerecht" mag daher ein Lächeln hervorlocken. Seit vielen Jahrhunderten hat Großbritannien sich nicht als Hüter des Seerechts, sondern als sein erbitterter Gegner betätigt. Alle Fortschritte im Seekriegs- und Seebeuterecht, in der Kapereifrage wie in den Problemen der Konterbande, der Blockade usw. mußten gegen England durchgesetzt werden.

Diese Tradition verleugnet sich nicht. Nicht nur in dem jetzigen Kriege springt England mit dem Seerecht um, die der Erdrosselung dieses zarten Kindes gleichkommt; vielmehr haben sich schon lange vorher jenseits des Kanals einflußreiche Stimmen erhoben, die allen Abmachungen auf völkerrechtlichem Gebiet nicht das Recht zugestehen wollten, England zu binden. In Deutschland vermögen wir es weder mit unserer Auffassung von den Grunderfordernissen internationaler Höflichkeit zu vereinigen noch mit unserem Pflichtgefühl, einen völkerrechtlichen Vertrag, den wir unterschrieben haben, als ein nichtssagendes Stück Papier zu behandeln. In England dagegen konnten selbst aus dem Munde sehr hoher Flottenoffiziere Aeußerungen fallen, die allem internationalen Anstand ins Gesicht schlugen, und die dennoch von einem großen Teil der Presse mit zustimmenden Aeußerungen oder doch ohne Kommentar veröffentlicht wurden. Um ein beliebiges Beispiel herauszugreifen, vertrat man in der Diskussion über einen Vortrag in der angesehenen „Royal United Service Institution" im Jahre 1909 Leitsätze, die darauf hinausliefen, das bestehende Völkerrecht zugunsten Englands zu beschneiden, um die Sicherheit der Nahrungsmittelzufuhr auf allen und jeden Fall zu gewährleisten — ja ein Redner erklärte, die Tendenz des Vortrags und die Meinung eines großen Teils der Zuhörer gehe dahin, man dürfe

[1]) Dieser Abschnitt erschien 1914 als Aufsatz in der Zeitschrift „Ueberall". Für die Abdruckserlaubnis schulde ich dem Herausgeber Herrn Fregattenkapitän Hermann Gercke und der Verlagsbuchhandlung Boll & Pickardt in Berlin Dank. Das gleiche gilt für das 3. Kapitel, das 1915 in „Ueberall" erschien.

sich im Kriege nicht allzu ängstlich an die im Frieden getroffenen Abmachungen halten. Lord Ellenborough schämte sich nicht, auszusprechen, England müsse im Falle eines Krieges mit einer benachbarten Macht bedeutend mehr Rechte beanspruchen, als den Kriegführenden zurzeit durch das Völkerrecht zugestanden seien — es dürfe z. B. den Neutralen die freie Benutzung der Nordsee niemals zugestehen.

Danach könnte es fast scheinen, als sei jeder Versuch der Weiterentwickelung des Seerechts nutzlos. Indessen würde diese Ansicht nur zutreffen, falls England die auf der ganzen Erde unbedingt gebietende Seemacht wäre. Wußten wir schon vor Ausbruch des Krieges, daß sie dies nicht ist, so hat die einigermaßen klägliche Rolle, die England mit seiner riesigen Schiffszahl gegenüber den weit geringeren Seestreitkräften Deutschlands gespielt hat, den Nimbus der führenden Seemacht gründlich zerstört. Fortschritte des Seerechts werden aus diesen und anderen Gründen in Zukunft um so weniger an dem Widerstand Englands, und sei er noch so erbittert, scheitern können, als sie nicht einmal in der Vergangenheit, da England wirklich die erste Seemacht war, ganz von ihm verhindert werden konnten.

*

Der Grundsatz, sich allen Fortschritten des Seekriegsrechts erbittert zu widersetzen und kein Mittel der Gewalt oder der Verleumdung dafür unbenützt zu lassen, ist von England regelmäßig befolgt worden, solange es die zur See überwiegende Macht besaß. Vorher hat es das nicht getan, und nachher, d. h. seitdem es nun, 1914/15, seiner Uebermacht ebensowohl wie seines Nimbus entkleidet wurde, wird es abermals für Fortschritte des Völkerrechts zur See zu haben sein. In der langen Zwischenzeit aber wurden sämtliche Fortschritte des Seekriegsrechts durch andere Staaten herbeigeführt. Namentlich gilt dies für das Grundproblem: die Behandlung des Privateigentums zur See.

So haben einzelne Staaten Verträge geschlossen, die das Seebeuterecht zwischen ihnen ausschließen: ein solcher Vertrag bestand seit dem 10. September 1785 zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten, seit 1851 zwischen Brasilien und Uruguay, seit dem 11. Juni 1856 zwischen Costa-Rica und Neugranada, seit dem 26. Februar 1871 zwischen den Vereinigten Staaten und Italien.

Abgesehen von diesen Verträgen aber hat sich die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege bisher nicht durchgesetzt. Sie ist kein Grundsatz des bestehenden Völkerrechts, während im Landkrieg aller Kulturnationen schon seit beträchtlicher Zeit das Eigentum des friedlichen Bürgers geschützt ist. Ein diszipliniertes Heer darf nicht rauben. Soldaten, die es dennoch tun, gelten als Marodeure und verfallen den strengen Bestimmungen des Kriegsrechts. Im Seekrieg dagegen wird die Plünderung feindlichen

Privateigentums nicht nur gestattet, sondern als Kriegsmaßregel gefordert, geehrt und belohnt.

Am weitesten geht darin England, das die Gewinnsucht jedes Einzelnen aufpeitscht, indem es noch heute eine Maßregel beibehält, deren sich jeder andere Kulturstaat schämen würde: die Verteilung eines erheblichen Teils der Prisengelder unter die Besatzung des Kriegsschiffes, das die Beute aufbrachte. Es ist ein offenes Geheimnis, daß im britischen Seeoffizierkorps Wünsche, die auf die Entfesselung eines Krieges mit einer fremden Handelsmacht hinzielten, durch dieses Verlangen nach persönlicher Bereicherung an der Beute genährt wurden. In allen anderen Staaten ist man doch wenigstens so weit, daß die Besatzung eines zur Aufbringung feindlicher Handelsschiffe dienenden Kriegsschiffes es mit ihrer Ehre für unvereinbar halten würde, die so geraubten Werte in der eigenen Tasche zu versenken. Erst am 17. März 1914 hat Winston Churchill im englischen Unterhaus erklärt, die Regierung sei bereit, an die Aufhebung der Prisengelder für die Schiffsbesatzungen heranzutreten; durchgeführt ist diese edle Absicht ebensowenig wie fast alles andere, was dieser mit Versprechungen ungemein freigebige Mann im Laufe der Jahre in Aussicht gestellt hat.

Ueberhaupt hat England es auf dem Gewissen, wenn die völkerrechtlichen Grundsätze des Seekriegs hinter den für den Landkrieg geltenden bedeutend zurückgeblieben sind. Gewiß sind auch innere Gründe dafür maßgebend, daß der Krieg zur See, indem er dem fremden Handel Wunden zu schlagen sucht, Werte in Mitleidenschaft zieht, die im Landkriege durch völkerrechtliches Uebereinkommen der absichtlichen Zerstörung oder Lahmlegung entzogen sind. Das Ziel jedes Krieges — die Niederringung der Streitkräfte des Gegners, so daß der Sieger ihm seinen Willen aufzwingen kann — gilt im Landkrieg in der Regel als erreicht, sobald das letzte feindliche Heer geschlagen oder in seiner Festigkeit so gelockert ist, daß es zu erheblichen Kraftaufwendungen nicht mehr imstande ist. Nimmt man jedoch selbst an, daß das letzte Kriegsschiff des Gegners vernichtet sei, so bedeutet dies bei genügender Willenskraft nicht das Ende des Krieges, weil er immer noch imstande ist, zu Lande weiter zu kämpfen. Aus diesem Grunde wird von einigen Theoretikern des Seekriegs die Behauptung verteidigt, dieser könne nicht darauf verzichten, den friedlichen Handel des Gegners zu stören und wenn möglich zum Stillstand zu bringen, um dadurch zunächst die Zufuhr des Feindes zu stören, dann wichtige Zweige seiner Volkswirtschaft lahmzulegen, den Blutkreislauf in seinem Wirtschaftskörper stocken zu machen, die Staatsorgane in die äußerste Verlegenheit zu bringen und so durch Beunruhigung und Schwächung des Gegners wenn auch nicht den Endzweck des Krieges durchzusetzen, so doch ihm näher zu kommen.

Indessen sind es weniger diese theoretischen Gründe, die in der Praxis zum Teil versagen, als die Macht der geschichtlichen Ueberliefe-

rung, was sich in dem noch heute völkerrechtlich weit zurückgebliebenen Charakter des Seekriegs geltend macht. Von hervorragender Wichtigkeit scheint mir dafür ein Punkt zu sein, der fast in allen Schriften über den Gegenstand übersehen wird: die Tatsache nämlich, daß sich der Charakter des heutigen Seekriegs in den Kolonialkämpfen des 16. und 17. Jahrhunderts bildete. Die Rücksichten, die man unter den christlichen Völkern während der letzten Jahrhunderte des Mittelalters auch im Kampfe gegeneinander geübt hatte, so klein sie waren, gingen in den erbitterten Religionskriegen des 16. und 17. Jahrhunderts, deren Höhepunkt durch den dreißigjährigen Krieg gebildet ward, um so schneller zugrunde, als eine der Hauptstützen des mittelalterlichen Völkerrechts die einheitliche christliche Kirche gewesen war, während nun die zwei oder drei christlichen Bekenntnisse sich mit demselben Haß gegenüberstanden, den man früher den Heiden zugewandt hatte. Besäßen wir eine kurze und ebenso klar wie anschaulich geschriebene Geschichte des allgemeinen Völkerrechts — es wäre von größter Bedeutung, daß ein solches Buch erschiene —, so würde daraus die Ueberzeugung zu schöpfen sein, daß ein Niedergang des Völkerrechts sich ungemein schnell vollziehen kann, falls nicht das öffentliche Gewissen der Kulturnationen dagegen Einspruch erhebt. Nun hatten die Völker im 16. und 17. Jahrhundert wenig zu sagen. Es war in der Tat diese Zeit der Religionskriege und des Absolutismus, die dem Völkerrecht des Mittelalters den tödlichen Stoß versetzte. In dieser selben Zeit aber, in der sich die Nationen Europas ihre Besitzungen in fremden Weltteilen gegenseitig abzujagen oder fortzustehlen suchten, wurde auch der Grund zu dem Charakter des modernen Seekriegs gelegt. Zu dem Seekampfe des Mittelalters stand er kaum noch in Beziehung. Sowohl der Schiffbau wie die nautische Führung hatten sich geändert, auch Bewaffnung und Kampfart waren mit denen des 14. und selbst 15. Jahrhunderts nur schwer zu vergleichen. Die Seeschlacht bei Lepanto 1571 zwischen der Türkei und Spanien, die noch mit Ruderschiffen ausgefochten wurde, stellt den letzten Ausläufer der Seetaktik des Mittelalters dar, während die 17 Jahre später erfolgende Vernichtung der spanischen Armada durch die Engländer, in der fast nur noch Segelschiffe kämpften, den vollen Uebergang zur Neuzeit bedeutet.

Ebenso wichtig aber war der Unterschied der Kampfplätze. Im Mittelalter hatte man sich nur in europäischen Gewässern Schlachten geliefert. Seit dem 16. Jahrhundert hatten diese Kämpfe zwar nicht aufgehört, aber ihnen zur Seite waren die Seeräubereien in überseeischen Meeren getreten. Mochten auch die größeren Seegefechte noch immer in der Nähe der europäischen Länder stattfinden: mehr Schaden fügten sich die Gegner meist in den westindischen Gewässern oder an den Küsten Amerikas oder Asiens zu. Und hier kam es gar nicht so sehr auf die Vernichtung eines feindlichen Kriegsschiffes an, dessen Verlust das Ende des Krieges kaum näher

brachte, als darauf, den Gegner weit empfindlicher durch Wegnahme von Gold und Silber, Gewürzen und anderen überseeischen Kostbarkeiten zu schädigen. Im Landkrieg war man über den Raub und die Zerstörung des feindlichen Privateigentums noch nicht hinaus. Im Seekrieg verfolgte man dasselbe Ziel. Nur konnte man es hier weit besser erreichen. Eroberte man eine spanische Silberflotte, so hatte man dem Feinde mit einem Schlag viel ärgeren Schaden zugefügt, als wenn man eine ganze Stadt plünderte.

So ist der Seekrieg in jenen Jahrhunderten untrennbar mit dem Seebeuterecht verflochten. Alles, was der Feind besaß, gehörte ohne Unterschied den Schiffen, welche die Hand darauf legten. Und da eine fest organisierte Kriegsflotte im 16. Jahrhundert noch fast nirgends bestand, im 17. selbst in England erst allmählich gebildet wurde, mithin die Kriegführung zur See mehr noch als die zu Lande Streitkräften anvertraut war, die erst bei Ausbruch des Krieges diese Aufgabe übernahmen, während sie vorher meist anderen Zwecken dienten, so läßt sich verstehen, daß von irgend welcher Schonung feindlichen Privateigentums zur See, wie sie im Mittelalter doch hier und da üblich gewesen war, nun nichts mehr zu beobachten ist. Ja der Verfall des Seekriegsrechts ging so außerordentlich schnell von statten, daß im 17. Jahrhundert die Seekriegführung der hauptsächlichsten Staaten in die wüstesten Seeräubereien auszuarten drohte. Die Seemänner, die einmal im Kriege reiche Beute gemacht hatten, fanden daran so großen Geschmack, daß sie einen neuen Seekrieg herbeisehnten und, stellte er sich nicht rechtzeitig ein, zuweilen doch handelten, als sei er schon ausgebrochen. Die Bildung förmlicher Seeräuberstaaten wie der Bukanier und Flibustier war England, Holland und Frankreich anfänglich zwar recht, weil Spanien schwer darunter litt. Bald jedoch wurden auch die genannten drei Staaten in Mitleidenschaft gezogen, so daß sie sich zur Unterdrückung dieser Seeräubergemeinschaften entschließen mußten.

Infolgedessen blieb dem Seekrieg der europäischen Völker, nachdem er fast zwei Jahrhunderte solcher Entwickelung durchgemacht hatte, etwas Seeräuberhaftes. Im Grunde ist dieses Element noch heute nicht überwunden. Daß England auch im Kriege 1914/15 seine alte Piratenpolitik zu treiben sucht, liegt offen zutage. Gerade der Staat also, dessen Seemacht durch ihre Geschichte am engsten mit dem 17. Jahrhundert verflochten ist, kann sich von der Seeräubertradition nicht lösen. Der Seekrieg ist in ihren Händen jener „böse Krieg (mala guerra)" geblieben, als welchen man ihn wiederholt gekennzeichnet hat. Allen Fortschritten des Völkerrechts zur See hat sich England, so lange es die allein herrschende Seemacht zu sein glaubte, rücksichtslos widersetzt. Deshalb ist bis zum heutigen Tage der Seekrieg in ganz anderem Maße und mit weit brutaleren Mitteln auf die Vernichtung des Gegners gerichtet als der Landkrieg. Nicht nur Kriegsschiffe und Werften, Häfen und befestigte Seestädte, sondern jedes feindliche

Handelsschiff, und wenn es nicht eine Patrone an Bord führt, verfällt der Vernichtung. Feindliche Küsten sind vor der Beschießung, Lazarettschiffe vor der Beschlagnahme nicht sicher.

*

Bei weitem den größten Teil der Schuld daran trägt England. Niemals ist es um Ausreden verlegen gewesen, um irgend einen empörenden Völkerrechtsbruch zu rechtfertigen. Deutlich kann man in den letzten anderthalb Jahrhunderten verfolgen, wie das Seekriegsrecht durch die Engländer brutalisiert wird, während die übrigen Völker es zu humanisieren streben. Napoleon hat gewiß das Seine getan, um das Völkerrecht zu Lande mit Füßen zu treten. Aber zur See waren die Engländer selbst ihm darin überlegen. Ließ er den Herzog von Enghien erschießen, so bombardierten sie Kopenhagen. Die ganze Geschichte des britischen Weltreichs ist durchsetzt von Anmaßungen gegen fremde Nationen, von Mißbräuchen und Vergewaltigungen des Völkerrechts und von heuchlerischen Klagen, wie sehr dieses arme Ding von den Feinden Albions mit Füßen getreten werde.

Niemals hat England so etwas wie Verlegenheit gezeigt, um selbst den schnödesten Völkerrechtsbruch nicht nur zu beschönigen, sondern geradezu als eine Handlung internationaler Gerechtigkeit und Hochherzigkeit darzustellen. Als Francis Drake 1589 eine Flotte von 60 Kauffahrtei- und anderen Schiffen, die von den Hansestädten nach Spanien segelten, am Tajo kaperte, geschah dies selbstverständlich nicht ohne sittlichen Grund, sondern weil von dieser Kauffahrteiflotte die „Neutralität“ verletzt war. Ueberhaupt waren gerade die Schiffe der Hansestädte, so große Vorsicht sie auch übten, da ihnen Machtmittel zur Durchsetzung ihrer Einsprüche nicht zur Verfügung standen, der Beschlagnahme durch die Engländer beständig ausgesetzt. So war es während der großen Kriege, die England im 18. Jahrhundert mit Frankreich führte, so ist es zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Kampfe gegen Napoleon geblieben. Letzterer fand um so mehr Gründe, nach dem von England gegebenen Beispiel die Willkür förmlich zum System zu erheben. In diesem erbitterten Kampfe litten die unschuldigen Neutralen fast mehr als die beiden Teilnehmer.

1814 versuchten auf dem Kongreß in Châtillon Preußen und Rußland die Kaperei, die mit dem Rechtsgefühl schon der damaligen Zeit nicht mehr im Einklang stand, durch völkerrechtliches Uebereinkommen abzuschaffen. Aber England widersprach wie gewöhnlich — ja, es glückte Lord Cathcart, dem Gesandten am russischen Hofe, die Wegelagerei seines Volkes zur See dem leichtbestimmbaren Alexander I. als besonderes Verdienst um die Freiheit Europas erscheinen zu lassen: denn wenn England sich auf den Standpunkt Friedrichs des Großen und Katharina II. gestellt und das See-

beuterecht aufgegeben hätte, so wäre ja der französische Handel nicht vernichtet und Napoleons Macht nicht gebrochen worden. Cathcart wagte sogar, nach all den Fischzügen, die Albion damals ausgeführt hatte, zu behaupten: „Niemals wird Großbritannien auf dem Meere ein anderes Gesetz anerkennen als die allgemeinen Regeln des Völkerrechts."

Die drei Verbündeten konnten damals zur Fortbildung des Völkerrechts zur See nicht durchgreifen, da sie auf ihren kapitalkräftigen Bundesgenossen Rücksicht nehmen mußten, zumal da dieser sich bereit erklärte, für die Fortsetzung des Krieges 5 Millionen Pfund Sterling (100 Millionen Mark) Hilfsgelder zu zahlen. Infolgedessen gelang es dem englischen Diplomaten sogleich zu Beginn der Verhandlungen des Kongresses in Châtillon, durchzusetzen, daß man auf eine Verhandlung über die Seerechtsfragen verzichtete.

Es folgte für England fast ein Jahrhundert ungestörter und wirtschaftlich beispiellose Erfolge bringender Entwicklung. Dennoch ist das Völkerrecht zur See auch während dieser Zeit von England nicht vorwärts gebracht worden. Andere Nationen hätten in solcher Lage ihren Stolz darein gesetzt, Zugeständnisse zu machen, die von der ganzen zivilisierten Welt gewünscht wurden, zumal da sie im Grunde die eigenen Interessen begünstigt hätten. England aber hat nach wie vor jedem Fortschritt des Seekriegsrechts das unfreundlichste Gesicht gemacht. Hundert Jahre hindurch ist eigentlich nur eine nennenswerte Reform erfolgt: die Abschaffung der Kaperei durch die Pariser Deklaration 1856. Niemals seit Jahrhunderten hat die öffentliche Meinung in England so freiheitliche und weltbürgerliche Ansichten verfochten wie um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Mit Ausnahme dieser einen Frucht aber blieb der Baum des Seekriegsrechts unfruchtbar, da jede britische Regierung ihm Wurzeln und Krone beschnitt.

*

Auch an der Wissenschaft und Literatur des Völkerrechts zur See hat sich England daher wenig, und dann in der Regel im rückschrittlichen Sinne beteiligt.

Als Hugo Grotius ein Völkerkriegsrecht auch zur See begründen wollte, fand er in England wenig Zustimmung. In den folgenden Jahrzehnten, die den Aufstieg der englischen Seemacht brachten, verminderte sich die Neigung Englands, zu Reformen auf diesem Gebiet seine Zustimmung zu geben, noch erheblich. Die ganze Geschichte des Seekriegsrechts ist daher eine Geschichte der Ueberwindung englischer Widerstände. Steht es in der Theorie und Praxis heute noch immer hinter dem Kriegsrecht zu Lande an Menschlichkeit sowohl wie an Rücksichtnahme auf das Privateigentum bedeutend zurück, so ist dies England zu danken. Das Wenige, das bisher errungen ist, wird von England schon im Frieden theoretisch und im Kriege theoretisch und praktisch stets von neuem in Frage

gestellt, sobald seine Eigensucht sich nicht damit in Uebereinstimmung bringen läßt.

Eine völkerrechtliche Literatur über das Seekriegsrecht gab es insbesondere seit dem 17. Jahrhundert. Sehr vieles, was die führenden Männer auf diesem Gebiet gefordert hatten — insbesondere Grotius und Vattel — hatte sich gegen die von England beliebte Ausübung des Seekriegsrechts gerichtet. Von anderen Hauptquellen des Seekriegsrechts seien aus früherer Zeit die Schriften von Selden, Ortolan und Heffter und die Urteilssprüche von Lord Stowell genannt.

Die Unfruchtbarkeit Englands auf diesem Gebiet ergibt sich schlagend aus der Tatsache, daß erst im 20. Jahrhundert hier wieder ein weißer Rabe erschien: Graf Loreburn, der 1913 bedeutende Fortschritte des Seekriegsrechts seinen Landsleuten als notwendig zu beweisen suchte, ja der geradezu forderte, England müsse die Initiative für Verhandlungen mit den Festlandsmächten ergreifen, um sich mit diesen zu verständigen und daraufhin Beschlüsse vorzubereiten, bevor die für eines der nächsten Jahre geplante dritte Haager Friedenskonferenz zusammenträte. Auch darauf wies er eindringlich hin, daß durch das heute geltende Seekriegsrecht infolge seiner unnötigen Schärfe neutrale Staaten so peinlich in Mitleidenschaft gezogen werden können, daß eben durch solche Reibungen ein Krieg sich noch weiter ausdehnen könne, daß es also eine dringende Aufgabe für die ganze zivilisierte Staatengemeinschaft sei, sich der Reform des Seekriegsrechts anzunehmen, und daß dies nur geschehen könne, wenn jedes Volk, anstatt eigensinnig an irgend einem Punkte festzuhalten, dem es besondere Bedeutung beimesse, den Gegenstand als Ganzes betrachte, infolgedessen also bereit sei, hier auf eine Forderung zu verzichten, um dort die Erfüllung eines eigenen Wunsches durchzusetzen und so das Werk im ganzen zu fördern.

In der Vorrede seines durch einen unserer bedeutendsten Völkerrechtslehrer, Professor Theodor Niemeyer, kurz vor Kriegsausbruch auch in deutscher Uebersetzung herausgegebenen Büchleins[1]) sagt Graf Loreburn ausdrücklich: „Mit dem Neudrucke bezwecke ich nicht, auf die Marineausgaben einzugehen. Gleichviel, ob die Riesensummen, die wir für unsere Seewehr ausgeben, übertrieben oder ungenügend sind; jeder verständige Mensch muß wünschen, daß das Seekriegsrecht den Handel nicht unnötig beunruhigt, ja es geradezu erschwert, Neutralität zu wahren. Ich habe zu zeigen versucht, daß der Handel in Kriegszeiten unter der bestehenden Unklarheit und Widersinnigkeit des Seekriegsrechts leiden muß, und daß die Gefahren, mit welchen der Krieg den Handel bedroht, die Kriege weder verhindern noch abkürzen. Im Gegenteil entsteht dadurch, daß Nationen, die

[1]) Earl Loreburn, Privateigentum im Seekrieg. Deutsch von Theodor Niemeyer. München und Leipzig, Duncker & Humblot, 1914. Die Uebersetzung ist flüssig, das Studium des Buches, das weit über den Krieg hinaus von Interesse sein wird, sehr zu empfehlen.

neutral zu bleiben wünschen, durch jene Gefahren aufgereizt werden, die Gefahr noch weiterer Ausdehnung des Kriegsfeldes. Will man zu einem Urteil über den Gegenstand kommen, muß man ihn als Ganzes betrachten. Tut man das, so wird man die Reformen, die ich befürworte, ebenso vorteilhaft für uns wie für andere Nationen finden"[1]).

Wir haben hier die Stimme eines ehrlichen und aufrechten Mannes vor uns, die wir um nichts weniger hören wollen, weil er Engländer ist. Seine lange staatsmännische Erfahrung, seine tiefe Einsicht in große weltgeschichtliche Zusammenhänge, sein Vorausschauen in die Zukunft lassen seine Theorie um so wichtiger erscheinen, als sich seit dem Ausbruch des Krieges gar vieles bewahrheitet hat, was er seinen Landsleuten — vielfach entgegen der dort herrschenden Strömung — weissagte. Er behauptete, das Seekriegsrecht sei veraltet und in vieler Hinsicht unsinnig geworden, so daß sowohl Neutrale wie Kriegführende unter ihm leiden müßten. Seine Unsicherheit und die Gefahren, die darin verborgen lägen, seien durch die Haager Konferenzen der Jahre 1899 und 1907 zwar an Beispielen klargestellt, nicht aber beseitigt. Diese Konferenzen, die ein klares Licht auf den Gegenstand geworfen hätten, müßten den Anfang einer neuen Aera des Seekriegsrechts bilden. „Die offene See ist die Fahrstraße der Nationen, leider aber auch ihr Kampfplatz. Das Recht des Handels und das Recht des Kampfes geraten hier in Konflikt. Es ist immer schwer, sie zu vereinigen; und wenn es sich darum handelt, wer nachgeben soll, so pflegen in allen Ländern diejenigen Kreise den Sieg davonzutragen, die in gewohnter und vertrauter Verbindung mit den Ministern und ihren Räten stehen. Ich wünsche, daß die öffentliche Meinung die verderblichen Folgen sieht, die aus der Unklarheit und Ungerechtigkeit des Seerechts entstehen, und daß sie das Gewicht gewinnt, ohne welches man keine Reform durchsetzt"[2]).

*

Das heute geltende Seekriegsrecht, soweit es angegriffen wird, um Fortschritte darüber hinaus zu verlangen, trägt vier große Aushängeschilder: Seebeuterecht — Blockade — Kriegskonterbande — Seeminen.

Während im Landkrieg zwischen Kulturvölkern und solchen, die sich dafür halten, das Privateigentum der Bürger des feindlichen Staates geschont wird, während die Kriegführenden es sich nur anzueignen pflegen, falls ihre Heere es unmittelbar brauchen, während sie auch dann noch mindestens durch Requisitionsscheine dafür bezahlen, können Schiffe mit ihrem sämtlichen Inhalt, auch wenn er aus nichts anderem als Privateigentum der Bürger eines der kriegführenden Staaten besteht, aufgebracht und ohne Entschädigung konfisziert werden. Ob die Flotte oder die Regierung der kriegführenden Macht etwas von dem Inhalt des Schiffes gebrauchen kann oder

[1]) Loreburn a. a. O., S. XIII f.
[2]) Loreburn a. a. O., S. 2.

nicht, ist gleichgültig. Nirgends ist das Seebeuterecht brutaler als dort, wo die Prisengelder nicht dem Staate, sondern, wie in Großbritannien, den Offizieren und Mannschaften des Schiffes zufallen, dem die Aufbringung des feindlichen Fahrzeugs gelungen ist.

Während sich das Seebeuterecht gegenüber früheren Zeiten in seinem Wesen kaum gewandelt hat, auch seine Durchführung im Grunde noch mit denselben Mitteln geschieht wie früher, ist man ein wenig in Verlegenheit geraten, wie heute, unter den ganz veränderten technischen Mitteln des Seekriegs, noch die Blockade einer feindlichen Küste sich durchführen ließe. Als Grundsatz des Seekriegs gilt trotzdem, daß ein kriegführender Staat jeden Hafen und jede Küste seines Gegners blockieren, allen Handel auch der Neutralen dorthin abschneiden darf.

Ein Ueberbleibsel der Kaperei früherer Zeiten ist in dem Kriegskonterbanderecht auf die Gegenwart gekommen: die Kriegführenden dürfen Privatschiffe nicht nur des Gegners, sondern jeder Nationalität überhaupt mit Beschlag belegen, nicht nur, wenn sie dem Feinde im Kriege helfen, sondern auch, wenn sie ihm „Konterbande" zuführen. Die völlige Unbestimmtheit dieses Begriffs macht die Handhabung des darauf gerichteten Völkerrechts oder vielmehr Völkerunrechts insbesondere bei den Neutralen außerordentlich verhaßt, erweist sich zudem für jedes große Handelsvolk als eine zweischneidige Waffe.

Die Frage des Auswerfens von Seeminen endlich, die ohne Verankerung in der Nähe der Küsten des Gegners, wenn nicht auf hoher See ausgestreut werden dürfen, teilt die Unbeliebtheit des Kriegskonterbanderechts. Auch hierüber sind die Neutralen entrüstet, und die Kriegführenden schieben sich gegenseitig jede Mine zu, die irgendwo in weiterer Entfernung von der Küste des Gegners internationalen Schaden anrichtet.

Es verlohnt sich, diese vier Hauptgebiete des heutigen Seekriegsrechts im einzelnen zu betrachten.

---

3. Abschnitt.

Das Seebeuterecht.

Seebeuterecht. — Kaperei. — Die Pariser Deklaration 1856. — Hilfskreuzer.

Das Seebeuterecht in seiner heutigen Form erklärt die Wegnahme feindlichen Privateigentums auf See für berechtigt. Gegenstand dieses Seebeuterechts können alle feindlichen Kauffahrteischiffe und alle Güter an Bord sein, die Eigentum einer der feindlichen Macht angehörigen juristischen Person sind. Nur Organe der bewaffneten Macht haben das Recht, es auszuüben. Es beschränkt sich also auf feindliches Gut, während von der

Blockade jedes (auch neutrales) Gut betroffen wird, das die kriegführende Macht in der von ihr verbotenen Zone auftreibt, soweit es unmittelbar (nach energischer Willkür auch mittelbar) für das blockierte Gebiet bestimmt ist. Ferner dürfen auch in nicht blockierten Seegebieten durch die Organe eines kriegführenden Staates alle Handelsschiffe, auch neutrale, als Prisen aufgebracht werden, die sich der Anhaltung durch ein Kriegsschiff einer der kriegführenden Mächte widersetzen, oder die sich nicht genügend ausweisen können, ferner diejenigen, die dem Feind eine Unterstützung leisten, die mit der Neutralität nicht vereinbar ist, oder die Kriegskonterbande an Bord haben.

Man sieht diesen Bestimmungen ohne weiteres an, daß in ihnen die internationalen Rechtsbegriffe unserer Zeit in eine mehr als fragwürdige Uebereinstimmung mit dem Seeräubergrundsatz des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit gebracht worden sind, wonach jedes feindliche Gut ohne Unterschied in das Eigentum des Kriegführenden übergeht, der sich seiner zu bemächtigen weiß. Dies war ja auch das Kriegsrecht zu Lande, und man kann an der Entwickelung der Vorstellungen über das Seebeuterecht genau verfolgen, wie jeder Fortschritt stückweise der alten spröden Anschauung abgerungen wurde, das Seekriegsrecht müsse nun einmal so bleiben, wie es „von alters her gewesen" sei.

Bisher sind nur zwei wesentliche Einschnitte in der Entwickelung des Seebeuterechts erfolgt: einer im 9. Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts, der andere in der Pariser Deklaration des Jahres 1856.

Dagegen ist bezeichnend, daß das 17. Jahrhundert das Seekriegsrecht fast in derselben Barbarei ließ, in der man es überkommen hatte — falls man es nicht noch brutaler gestaltete. Der erste bedeutende Schriftsteller über das Kriegsvölkerrecht, der in den 80er Jahren des 16. Jahrhunderts als Professor an der Universität Oxford lehrende Italiener Albericus Gentilis, fordert in seinem dreibändigen Werk „De jure belli", gestützt auf die Traditionen des klassischen Altertums, man solle die Menschen, die nicht an dem Kampf der Waffen teilnehmen, und insbesondere die Wehrlosen schonen. Aber während er sich für diese Forderungen der Menschlichkeit auf Vorschriften der alten Inder, verschiedener Feldherren, Juristen und Schriftsteller beruft, hegt er doch keinen Zweifel an der Zulässigkeit des Beuterechts. Er billigt die Zerstörung und Verwüstung feindlicher Burgen, Städte, Dörfer und Schiffe, falls dies zur Schwächung der feindlichen Macht nötig schiene — um sie nur dann zu verwerfen, wenn sie keinen Zweck haben, wie z. B. die Zerstörung von Kirchen, Säulenhallen und Kunstwerken. Dagegen meint er, selbst das Grundeigentum dürfe den Angehörigen des feindlichen Staates fortgenommen werden, wenn auch die Auferlegung von Tributen und Steuern solcher Beraubung vorzuziehen sei. Sogar Kunstwerke dürfe der Sieger wegführen, wofür der Gelehrte seiner Gewohnheit gemäß Beispiele und Zeugnisse aus dem Altertum anführt. Bei

den Heiligtümern wird er schon zweifelhaft. Seien sie aber beweglich und käuflich, wie manche Reliquien, so dürfe man auch sie als Beute mitnehmen. Allerdings empfiehlt er, von dem Beuterecht mäßigen Gebrauch zu machen.

Kurze Zeit darauf schrieb Hugo Grotius auf Anregung der Niederländisch-indischen Handelsgesellschaft eine Abhandlung über das Beuterecht (De praeda), die 1604 vollendet, aber erst 1869 gedruckt wurde. Auch dieser spätere Vorkämpfer des Völkerrechts vertritt darin noch das zu seiner Zeit übliche fast unbeschränkte Beuterecht. Die Schrift war veranlaßt durch die Aufbringung eines portugiesischen Handelsschiffes, der „Catharina", durch den holländischen Kapitän Hemskerk, der es 1602 nach Holland brachte. Die Portugiesen, die durch ihre Anmaßung in Ostindien diesen Schritt hervorgerufen hatten, erhoben Einspruch, worauf die genannte Gesellschaft Grotius als Rechtsgelehrten heranzog, um ihr Beuterecht zu verteidigen. Er bekämpft die Meinung, die auch in Holland laut geworden war, das bisherige Beuterecht widerspreche dem Sittengesetz und dem natürlichen Recht. Demgegenüber beruft er sich auf mannigfache Autoritäten (Berichte der Bibel, griechische und römische Schriftsteller, Philosophen und Juristen, Regenten und Feldherren), die er ohne Rücksicht auf Zeit und Volk durcheinander mischt, und weist dann auf die Natur des Krieges hin. Sein Grundsatz ist: „Alle Beute ist gerecht, welche in einem gerechten Kriege gemacht wird." Die Frage, welche Kriege gerecht seien, sucht er durch Klarstellung der Kriegsursachen zu beantworten: neben den drei gewöhnlich als rechtmäßig anerkannten (Verteidigung des Landes, Wiedererwerb des mit Unrecht entzogenen Besitzes und Züchtigung für verübtes Unrecht) sei als vierte noch die Erzwingung einer schuldigen Leistung zu nennen. Erlaubt sei der Krieg nur dann, wenn der gewohnte Rechtsweg nicht gangbar und daher Kampf und Gewalt die einzigen Mittel seien, sich Recht zu verschaffen. Er kommt durch diese Grundsätze folgerichtig zu dem Schluß, daß unter Umständen nicht nur Städte, sondern auch Private Krieg führen dürften, wie eben z. B. die Niederländisch-indische Handelsgesellschaft; auch eine solche private Kriegspartei habe unter den genannten Umständen das Beuterecht.

Damit wäre man dann wieder bei dem Krieg Aller gegen Alle angelangt. Daß jede kriegführende Partei behauptet, sie sei im Recht, daß jeder Privatstreit auf beiden Seiten dieselbe Behauptung bringt, ist eine solche Binsenwahrheit, daß es wunder nehmen kann, wie ein so kluger Mann nicht einsah, daß seine Voraussetzungen falsch sein müßten, eben weil sie zu so unmöglichen Schlüssen führten. Ganz besonders gilt dies, wenn wir hören, daß Grotius das Beuterecht entsprechend dem Falle, über den er das Gutachten abgeben sollte, selbst verteidigt, wenn eine Privatpartei, um Rache für verübtes Unrecht zu nehmen, sich das Beuterecht an dem Eigentum von Menschen anmaßte, die der ganze Streit nichts anging und die nur zufällig der fremden Nation angehörten, aus deren Mitte der erste Rechtsbruch er-

folgt war. Juristisch wie praktisch sind die Sätze Hugo Grotius' in seiner Schrift „De praeda" nicht haltbar. Nur hier und da blitzt ihm eine höhere Erkenntnis auf — etwa wenn er sich gegen die Annahme des römischen Juristen Paulus wendet, die feindlichen Sachen gehörten niemandem (sie seien „res nullius"). Hätte er diesen Gedanken weiter gedacht, so wäre er zu anderen Schlußfolgerungen gekommen. So war das Gutachten wesentlich auf einen Grund gestützt, der weder im Völkerrecht noch auf irgend einem anderen Gebiet brauchbar ist: alle Völker bisher hätten sich mit dem Grundsatz des Seebeuterechts abgefunden und seien damit einverstanden gewesen. Wenn die Kulturgeschichte irgend etwas lehrt, so ist es doch die Tatsache, daß jeder einzelne Fortschritt des Menschengeschlechts dadurch erzielt wurde, daß man etwas in Frage stellte, was bis dahin so allgemein angenommen war, daß man es nicht bezweifelt hatte. Die bedeutsamsten Fortschritte waren solche, in denen ein besonders heftiger Widerstand zu überwinden war, um das Alte zu beseitigen. Daher hat sich denn Grotius auch durch sein Gutachten „De praeda", das nichts anderes als die Streitschrift eines Rechtsanwalts in einer ungerechten Sache ist, keinerlei Ruhm erworben, während er durch seine späteren völkerrechtlichen Schriften, in denen er manche Anschauungen seiner Zeit bekämpfte, dem Fortschritt eine Gasse bahnte.

Auch die meisten Völkerrechtslehrer der nächsten Menschenalter gingen nicht wesentlich über jene alten Anschauungen hinaus. So meinte Samuel Pufendorf, der Krieg zerstöre die Achtung vor den feindlichen Rechten, so daß feindliche Sachen mit Beschlag belegt werden könnten, als wenn sie keine Eigentümer hätten. Zuweilen trat sogar ein Rückschritt ein. So lehrte der holländische Jurist Cornelius van Bynkershoek, die Kriegführenden hätten ein unbedingtes Recht über Leben und Tod der Feinde und ebenso über ihr Eigentum. Während Albericus Gentilis die Kaperei als eine Art Seeraub betrachtet hatte, wird sie von van Bynkershoek durchaus verteidigt. Das Seebeuterecht erklärt er für ein natürliches Recht des Siegers.

Erst im 18. Jahrhundert zeigen sich dann wesentliche Fortschritte. Nicht zum mindesten waren es deutsche Gelehrte, denen sie zu verdanken sind. Der Hallenser Professor der Philosophie Christian Wolff veröffentlichte 1740—48 ein achtbändiges bedeutsames Werk über das Völkerrecht nach wissenschaftlicher Methode (Jus naturae methodo scientifica pertractatum) und mehrere weitere, die sich durch scharfe logische Begriffe ebenso wie durch fortgeschrittene Rechtsgrundsätze auszeichnen. Soweit er ein Beuterecht anerkennt, gebühre es dem Staate, nicht den Soldaten, die sich an feindlichem Gut nicht bereichern dürften.

Bekannter als Wolff wurde sein Schüler Vattel, dessen Werk „Le droit des Gens" (London 1758) für die völkerrechtlichen Grundsätze jener Zeit maßgebend wurde. Er sucht scharf zwischen Eroberung und Beute zu unterscheiden: jene beziehe sich auf das feindliche Land und die feindlichen

Städte, diese auf bewegliche Güter. Das Beuterecht könne nur dem Staat zugebilligt werden, nicht den Soldaten, am allerwenigsten Privatpersonen. Der Gedanke, feindliche Sachen gehörten niemandem, wird von Vattel verurteilt — er ist seitdem endgültig begraben. Anstatt der Plünderung erkennt er nur noch Kontributionen an. So blickt er tief genug, um jenen unbestreitbaren Zusammenhang zu sehen, der jeden Fortschritt des Völkerrechts für sämtliche Teilnehmer belohnt: er hebt hervor, daß Kontributionen zugleich menschlicher gegen die Feinde und vorteilhafter für den Sieger seien. Auch sonst redet er der Menschlichkeit das Wort: die gewaltsamen Kriegsmittel dürften nicht leichtsinnig angewendet werden, vielmehr sei eine ernste Begründung dafür nötig. Verwüstungen, wie sie Ludwig XIV. in der Pfalz vorgenommen habe, verfielen mit Recht der allgemeinen Mißbilligung. Auch die Beschießung von Städten sei nur zu billigen, wenn die Kriegsnotwendigkeit dazu zwinge. Die Königin von England habe mit Recht die grausame Art tief beklagt, wie die englische Flotte 1694 französische Seestädte bombardiert habe.

Auf der Grundlage solcher Theorien, die auch die Zerstörung feindlicher Schiffe und Vorräte nur billigt, soweit der Kriegszweck sie nötig mache, erwuchsen dann jene Forderungen, die sich im vorletzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts im Seebeuterecht oder vielmehr gegen dieses Recht durchsetzten. Sowohl dem Neutralitätsvertrag der nordischen Mächte vom Jahre 1780 wie dem Freundschaftsvertrag von 1785 zwischen dem Königreich Preußen und der nordamerikanischen Republik kommt in dieser Beziehung große Bedeutung zu. Der erstere verfolgte die Absicht, die Rechte der neutralen Staaten und Schiffe in einem Seekrieg zu schützen, während der letztere sich auch auf das Privateigentum der im Krieg befindlichen Mächte bezog.

Preußen hatte einen Entwurf für den Vertrag eingereicht, Benjamin Franklin ging über dessen Vorschläge noch hinaus, indem er einige Zusätze vorschlug, die von Friedrich dem Großen und seinem Minister Herzfeld gebilligt wurden. In der Denkschrift, in der Franklin seine Zusätze vertrat, schrieb er die weitschauenden Worte: „Wenn Raub aufhört, so ist auch ein Hauptreiz zum Kriege aufgehoben, und der Friede wird dann länger, ja vielleicht immer dauern. Die Praxis, welche Kaufleute auf hoher See beraubt, ist ein Ueberbleibsel des alten Seeraubs, und obgleich sie hie und da für einzelne Personen einträglich sein mag, so ist sie doch weit entfernt, für die dabei Beteiligten oder das Volk, welches sie gestattet, vorteilhaft zu sein." Der Präsident Washington war durchaus im Recht, als er die Bestimmung des preußisch-amerikanischen Vertrages, wonach die friedlichen Bewohner im feindlichen Lande vor Raub und Brand gesichert bleiben und die Kriegführenden auch das Eigentum der feindlichen Privaten unangetastet lassen sollten, soweit es nicht gegen Entschädigung nach gerechter Schätzung unter dem Zwange der Not von ihnen genommen würde, als den freisinnigsten erklärte, der je von unabhängigen Mächten abgeschlossen ward, und wenn er hinzu-

fügte, die preußischen und amerikanischen Staatsmänner wollten damit anderen Völkern ein Beispiel geben.

Man wird diesem Vertrag nicht gerecht, wenn man etwa behauptet, er habe zwischen den beiden Staaten deshalb ruhig geschlossen werden können, weil sie keine Reibungsflächen miteinander gehabt hätten, weil also ein kriegerischer Zusammenstoß zwischen ihnen ausgeschlossen gewesen sei. In der Tat handelt es sich um Anerkennung eines in der Geschichte des Völkerrechts bisher als utopistisch verschrieenen Grundsatzes, und der Vertrag verdient das meiste Lob gerade für eine Bestimmung, die sehr wohl hätte praktisch werden können, nämlich für Artikel 23, dessen Wortlaut ist: „Wenn ein Krieg zwischen den beiden kontrahierenden Teilen entstehen sollte, so sollen die Kaufleute des einen der beiden Staaten, die in dem andern sich aufhalten, die Erlaubnis haben, noch neun Monate darin zu bleiben, um ihre Aktivschulden einzutreiben und ihre Geschäfte in Ordnung zu bringen, nach welcher Zeit sie ungehindert abreisen und alle ihre Güter ohne jede Beeinträchtigung mit sich nehmen können. Die Weiber und Kinder, die Gelehrten aller Fakultäten, die Ackersleute, Handwerker, Manufakturisten und Fischer, die nicht bewaffnet sind und in Städten, Dörfern und unbefestigten Plätzen wohnen, und überhaupt alle diejenigen, deren Beschäftigung den Unterhalt und den allgemeinen Vorteil des menschlichen Geschlechts bezweckt, sollen die Freiheit haben, ihre respektiven Gewerbe fernerhin zu betreiben. Sie sollen für ihre Person auf keine Art gefährdet, ihre Häuser oder Güter sollen nicht in Brand gesteckt, noch auf andere Art vernichtet, ihre Felder sollen nicht von feindlichen Armeen, in deren Hände sie durch die Kriegsereignisse fallen können, verheert werden; sondern wenn man sich in der Notwendigkeit befinden sollte, etwas von ihrem Eigentum zum Gebrauch der feindlichen Armee zu nehmen, so soll ihnen der Wert dafür nach einer annehmbaren Schätzung gezahlt werden. *Alle Kauffahrtei- und Handelsschiffe*, die zum Austausch der Produkte verschiedener Gegenden gebraucht werden und folglich bestimmt sind, die zu den unentbehrlichen Bedürfnissen, sowie zur Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Lebens dienenden Sachen leichter zu verbreiten, *sollen frei und ungehindert passieren können*; und beide kontrahierenden Teile machen sich verbindlich, *weder Kaperschiffe auszurüsten, noch ihnen zu erlauben*, diese Art von Handelsschiffen wegzunehmen oder zu vernichten, noch auf andere Art den Handel zu stören."

Allerdings blieb dieser Vertrag nicht lange in seinem vollen Umfang bestehen. Als er 1791 erneuert wurde, verlangte die amerikanische Union, vertreten durch den *Präsidenten Adams*, die Beseitigung des Artikels 23, da die junge Republik England gegenüber in einem so gespannten Verhältnis lebte, daß sie weder auf die Kaperei noch auf den Seeraub verzichten zu können glaubte. Hatte doch Samuel Adams die Engländer von ihrer allerschlechtesten Seite kennen gelernt. Insbesondere war ihm ihre jedem Völker-

recht hohnsprechende Barbarei ein Greuel; wie er in seiner großen Rede im Staatshause in Philadelphia im August 1776 ausgerufen hatte:

„Wenn ich, aufgeschreckt durch den Lärm der Waffen, die Scharen fremder Mörder erblicke, von Engländern bezahlt, um sich ihre Hände in unserm Blut zu färben; wenn ich hinüberschreiten muß über die unbeerdigten Gebeine meiner Nachbarn, Mitbürger und Freunde, wenn ich das blutgetränkte Lockenhaar eines Greises in den skalpgierigen Händen des Wilden sehe, eine schwache Mutter, den Säugling an die Brust gedrückt, auf den Knieen ihr Leben von ihrem eigenen Sklaven erflehend, den die Engländer gedungen haben zu Mord und Verrat; wenn ich mein Vaterland überblicke, sonst so fleißig, so friedlich und gesegnet und jetzt durch die Engländer zum Schauplatz von Blutvergießen und Elend geworden — dann, der Himmel verzeih' mir! — dann kann ich die Leidenschaften nicht bezwingen, welche diese Greuel in mir heraufbeschworen haben, und ich verabscheue es, mich einem Volke zu fügen, das aufgehört hat, menschlich zu fühlen und seine eigene Verkommenheit und Knechtschaft zu empfinden."

Weil also Adams sich in einem künftigen Kriege gegen England die Hände frei halten wollte, wurde 1791 jener wichtigste Artikel des preußisch-amerikanischen Freundschaftsvertrages wieder gestrichen. Und in der Tat kam es 1812—14 zu heftigen Kämpfen zwischen der Union und England, in denen die erste und einzige Seemacht jener Tage, obwohl sie über mehr als 600 Kriegsschiffe gebot, eine Reihe schwerer Verluste durch die Marine der Vereinigten Staaten erhielt, die ihre geringe Zahl durch außerordentliche Kühnheit aufwog. In kaum 4 Monaten mußten die englischen Schiffe in 5 Gefechten jedesmal die Flagge streichen — so daß im englischen Oberhause Lord Dudley zugeben mußte: „Der Zauber unserer unbesiegbaren Flotte ist gebrochen, ihr geheiligtes Banner wallt hinfort nicht mehr siegreich über der Flut." Auch taten Kaperschiffe der Union dem englischen Handel beträchtlichen Schaden. —

Daß es Friedrich dem Großen und seinen Ministern tief ernst mit ihrer Absicht gewesen war, einen Fortschritt des Seebeuterechts zu erzielen, ergibt sich — außer durch das „Seerecht" 1727, durch das Preußen England weit vorausgeeilt war — ferner aus der Tatsache, daß das Preußische Landrecht vom Jahre 1794, das bereits in den 80er Jahren unter lebhafter Teilnahme Friedrichs entworfen wurde, mancherlei überlieferte Vorurteile auch für das Seekriegsrecht über Bord warf. Einen erheblichen Fortschritt bedeutete zunächst die Bestimmung, daß alle Privatpersonen, die Kaperschiffe ausrüsten wollten, sich zu diesem Behuf Kaperbriefe erteilen lassen mußten, daß dagegen alle, die ohne Kaperbriefe diesem Unternehmen nachgingen, als Seeräuber angesehen werden sollten (§ 205 und 206). Wichtiger noch sind die Paragraphen 213—215, die das Eigentum feindlicher Untertanen, das sich auf neutralen Schiffen finde, ja sogar dasjenige, welches den Postschiffen und

Paketbooten des kriegführenden Staates anvertraut sei, für geschützt gegen die Wegnahme erklären, die ferner das Eigentum von Untertanen neutraler Staaten auch dann gegen die Wegnahme sichern, wenn es auf feindlichen Schiffen fahre, die weggenommen würden; ausgenommen seien nur Konterbande und Güter, die man auf einem Blockadebrecher fände. Dies waren erhebliche Fortschritte, während im § 212 die alte Regel festgehalten ist, wonach alle Waren und Güter feindlicher Untertanen, die auf feindlichen Schiffen schwimmen, als gute Beute angesehen werden.

England folgte allen diesen Fortschritten nicht. Es blieb auf den barbarischen Grundsätzen beharren, nach denen es den Kreis der Güter, die es im Kriegsfalle beschlagnahmen konnte, so weit — und so unbestimmt wie möglich zog. Denn insbesondere diese Unbestimmtheit ist Großbritannien stets und mit Recht zum Vorwurf gemacht worden. Der Engländer sieht die Frage allerdings unter anderem Gesichtswinkel als der Mitteleuropäer. Die Rechtsentwickelung seines Landes hat ihn daran gewöhnt, dem Ermessen des Richters außerordentlich weiten Spielraum zu lassen, während die meisten übrigen Kulturstaaten gerade dahin strebten, in den Gesetzbüchern die Grundsätze, nach denen Rechtsfälle entschieden werden sollen, mit aller Bestimmtheit klarzulegen. Während also bei diesen Völkern ein System des Rechtswesens herrscht oder wenigstens angestrebt wird, ist im Recht wie in der Verfassung Englands alles auf Systemlosigkeit aufgebaut. Wie die wichtigsten Grundlagen der englischen Verfassung nicht in Paragraphen niedergelegt sind, so fehlen auch für das Rechtswesen viele der wichtigsten grundlegenden Bestimmungen in klarer, zusammengedrängter, gleichsam gegossener Form[1]. Will sich der Engländer im inneren Leben seiner Nation damit zufrieden geben, so ist dies seine Sache. Für internationale Rechtsfälle jedoch, wie sie durch jede Kriegsrechtsfrage aufgerollt werden, haben die übrigen Völker ein lebhaftes Interesse nicht nur, sondern geradezu den Anspruch, zu verlangen, daß jede vermeidbare Unklarheit beseitigt wird. Ueberall, wo man im Rechtswesen eine Verschwommenheit fortleben läßt, birgt sie in ihrem Schoß die Gefahr zahlloser Streitigkeiten und Interessenkonflikte. Ueberall, wo im internationalen Leben eine ähnliche Ungewißheit herrscht, wächst diese Gefahr ins Riesengroße. Deshalb haben Staatsmänner, Juristen und öffentliche Meinung der übrigen Länder immer wieder darauf gedrungen, England solle die Unklarheiten in seinem Seekriegsrecht durch feste und klare Bestimmungen ersetzen — während Großbritannien an eben diesen Unklarheiten mit einer Hartnäckigkeit festhielt, die im Auslande naturgemäß auch dann dem üblen Willen dieses Staates zugeschrieben wird, wenn sie mehr auf seiner Denkträgheit und Schwerfälligkeit beruht.

So hat es außerordentlich lange gedauert, bis in das Seekriegsrecht

[1]) Siehe meine Schrift „Die politische Bildung in England“ (Leipzig, Teubner, 1914), S. 21 ff.

der Grundsatz aufgenommen wurde, der für den Landkrieg längst durchgeführt war: das Beuterecht allen einzelnen Angehörigen des kriegführenden Staates zu nehmen, um es ausschließlich in die Hände des Staates zu legen. Während im Landkriege die Aneignung privaten Eigentums, sei es auch nur aus Laune oder bei günstiger Gelegenheit, bereits als Plünderung angesehen und bestraft wurde, blieb man noch lange dabei, diese selbe Räuberei, die man zu Lande verachtete, zur See beizubehalten, ja staatlicherseits zu pflegen. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein wurde im Seekriege systematischer Raub an dem Privateigentum feindlicher Kaufleute geübt. Des eigentlichen Seeraubes allerdings, der solchen Diebstahl in völlig ungeregelten Formen trieb, schämte man sich bereits. Selbst in England duldete man ihn nicht mehr — um so weniger, als es in der Natur des Korsarentums liegt, zwischen Freund und Feind nicht eben allzu genauen Unterschied zu machen. Die methodische Beraubung feindlicher Schiffsgüter aber betrieb man nicht nur durch Kriegsschiffe, sondern durch eine möglichst große Zahl von Kaperschiffen, die zunächst nicht einmal von verantwortlichen Seeoffizieren geleitet waren. Vielmehr wurden sie von Kaufleuten ausgerüstet, die auf eigene Rechnung und Gefahr auf Raub ausgingen, nachdem sie sich durch die Erwerbung eines Kaperbriefes die staatliche Erlaubnis dazu erkauft hatten.

Der Beseitigung der Kaperei hat England Menschenalter hindurch, wie jedem Fortschritt des Seekriegsrechts, hartnäckigen Widerstand geleistet — bis es sich 1856 der einmütigen Verurteilung der Kaperei durch die Völkergemeinschaft nicht mehr widersetzen konnte. Den Zwillingsbruder der Kaperei jedoch, das Seebeuterecht, hat es weiter an seinem Busen genährt — bis dieses ungeratene Kind nun der eigenen Mutter fühlbare Wunden beibringt, die in der alten Dame wohl andere Begriffe davon aufkommen lassen werden.

Die Kaperei.

Kaperei ist nicht sowohl organisierter als vom Staate genehmigter Seeraub. Sie besteht in dem Unternehmen von Privatleuten, die nach Ausrüstung feindlicher Fahrzeuge zu Kaperschiffen die auf dem Meere schwimmenden Güter von Kaufleuten des feindlichen Staates zu rauben suchen, wozu sie sich der Autorisierung der kriegführenden Macht durch einen Kaperbrief bedienen. Das Völkerrecht hat die Kaperei bis zum Jahre 1856 geduldet, weil einige Staaten, insbesondere England, erklärten, sie nicht entbehren zu können, um den feindlichen Seehandel zu schädigen und den „unerlaubten" Seehandelsbetrieb Neutraler einzuschränken.

Den Namen „Kaperschiffe" leitet man davon ab, daß holländische Ostindienfahrer, die „zum Kap fuhren", sich lebhaft an dem Kampf beteiligten, der im 17. Jahrhundert von den Seeräuberschiffen aller Nationen gegen die Spanier geführt wurde. Während in den Meeren Westindiens die Flibustier

und Bukanier auf spanische Silberflotten Jagd machten, lauerten auch in Dünkirchen zahlreiche Seeräuberschiffe auf gute Beute. Je mehr aber der Staat die ungeregelte Piraterie einzuschränken suchte, desto mehr wurde es üblich, Kaper- oder Markbriefe zu nehmen. In den Kaperbriefen waren genaue Vorschriften darüber enthalten, welche Gesetze und Gebräuche im Kriege zu beachten waren. Der Kaperbrief mußte stets an Bord sein. Auch mußte der Eigentümer des Kaperschiffes eine Kaution stellen, weil man sonst nicht sicher sein konnte, daß er den Vorschriften entsprechend handelte. Ursprünglich nahm man es in der Unterscheidung von Krieg und Frieden nicht allzu genau. Im 17. Jahrhundert jedoch hielten sämtliche beteiligten Staaten es im eigenen Interesse für nötig, zu verbieten, daß ihre Angehörigen mitten im Frieden Seeraub trieben. Kaperbriefe wurden also nur mehr dann erteilt, wenn eine Kriegserklärung erfolgte. Vorsichtigerweise pflegten sie allerdings schon einige Zeit vorher ausgestellt zu werden, zumal da die entsprechenden Gesuche abenteuerlustiger, beutegieriger oder spekulationswütiger Kaufleute stets in großer Zahl einliefen. Die Ermächtigung zur Kaperei wurde nur bestimmten Personen erteilt, sie war auf eine gewisse Zeit beschränkt und konnte jederzeit widerrufen werden. Während die Flibustier und Bukanier wie manche andere Seeräuber früherer Jahrhunderte heute diesem, morgen jenem Staat zu dienen vorgaben, nicht selten auch zweien oder mehreren zur selben Zeit, wurde nun bestimmt, daß kein Kaper gleichzeitig von zwei Regierungen autorisiert werden dürfe — auch nicht, wenn sie verbündet seien. Ferner wurde die Erteilung von Kaperbriefen an Untertanen neutraler Staaten verboten.

Den Kapern standen die Vorteile des Kriegsrechts zur Seite, wie sie auch zu allgemeinen Kriegszwecken verwendet werden konnten. Andererseits sollten sie sich den Kriegsgebräuchen fügen. Taten sie dies nicht, oder erlosch ihr Kaperbrief, kaperten sie unter falscher Flagge, brachten sie ihre Beute nicht vor ein Prisengericht, raubten sie in fremden Binnengewässern, oder konnten sie keinen Kaperbrief vorweisen, so wurden sie als Seeräuber betrachtet, denen die Ansprüche des Kriegsrechts nicht gewährt wurden, sondern mit denen man ohne Gnade und Barmherzigkeit verfuhr.

Die Beobachtung des Kriegsrechts brachte ihnen also große Vorteile. Auch konnten sie selbst bei solcher Bindung ungeheure Beute machen. Während der Kriege Ludwigs XIV. beliefen sich die Prisengelder in Dünkirchen auf 22 Millionen Francs; und was Kaufleute in London, Bristol und anderen englischen Hafenstädten durch Kaperei verdienten, davon weiß die Handelsgeschichte des 17. und mehr noch des 18. Jahrhunderts die merkwürdigsten Beispiele zu erzählen.

Indessen konnte niemand darüber im Zweifel sein, daß die Kaperei ein barbarischer Kriegsbrauch war, der mit der nur aus der gemeinsten Raubsucht hervorgehenden Piraterie verzweifelte Aehnlichkeit hatte, daß also hier

unter dem Schein des Völkerrechts ein Mißbrauch geübt wurde, der mit dem Verlangen nach Gerechtigkeit ebenso unvereinbar war wie mit den Interessen des Handels. Wenn das Königreich Preußen und die junge amerikanische Republik 1785 die Kaperei in etwaigen Kriegen untereinander verboten und den Handel geschützt hatten — weshalb sollte dies nicht auch anderen Staaten möglich sein? In der Tat wurde wenige Jahre später (1792) der französischen Gesetzgebenden Versammlung von dem Abgeordneten Kersaint der Entwurf eines Dekrets vorgelegt, das die Kaperei grundsätzlich mißbilligte und das Privateigentum auch im Seekrieg schützen wollte. Das französische Parlament empfahl daraufhin Unterhandlungen mit den übrigen Seemächten. Schon im Jahre darauf kamen Verträge mit Hamburg und den übrigen deutschen Hansestädten zustande, in denen gegenseitig auf Kaperei Verzicht geleistet wurde. England aber wollte auf keinen Vorschlag dieser Art hören. Es verdiente zu gut bei dem staatlich autorisierten Korsarentum der Kaperei, als daß es Zugeständnisse hätte machen wollen.

1823 wurden neue Versuche zur Abschaffung der Kaperei unternommen. Frankreich erklärte damals, es werde in dem Krieg gegen Spanien keine Kaperbriefe ausgeben und die feindlichen Handelsschiffe nicht aufbringen. Indessen weigerte sich Spanien, auf die Kaperei zu verzichten, und England erklärte mit kaum verhüllter Schadenfreude, es werde als neutraler Staat zwar keine Kaperschiffe ausrüsten, jedoch den spanischen Kapern seine Häfen nicht verschließen. Zur selben Zeit schlug der Präsident der nordamerikanischen Union, James Monroe, Rußland und Frankreich die Abschaffung der Kaperei nicht nur durch Privatschiffe, sondern auch durch die Kriegsflotte vor. Auch diesmal widersprach England, mit ihm einige andere Staaten, so daß der Vorschlag nicht durchdrang.

Immerhin urteilte das öffentliche Gewissen der Völkergemeinschaft nun so scharf über die Kaperei, daß jeder Staat, der sie weiter anzuwenden versuchte, das Brandmal der Verachtung auf sich zog. Die Ausstellung von Kaperbriefen wurde daher immer seltener. Als der Krimkrieg ausbrach, erklärten am 29. März 1854 Frankreich und — man staunt — England, sie wollten keine Kaperbriefe gewähren. Rußland gab darauf dieselbe Erklärung ab.

Die Pariser Deklaration 1856.

Während England noch in den beiden großen Kriegen gegen Frankreich, die es um die Wende vom 18. Jahrhundert zum 19. führte, unnachgiebig an der Art des Seekriegsrechts festgehalten hatte, die den britischen Augen wohlgefällig war, während es also die Rechtmäßigkeit der Kaperei, ferner der Beschlagnahme feindlicher Waren auch auf neutralen Schiffen verteidigt und dem Begriff der Konterbande eine so unsichere Auslegung gegeben hatte, daß man je nach Bedarf alles darunter verstehen konnte, während es sogar darauf

bestanden hatte, auch solche Fahrzeuge durchsuchen zu dürfen, die von Kriegsschiffen neutraler Mächte geleitet wurden — verzichtete es nach Beendigung des Krimkrieges auf einen Teil dieser Forderungen. Es konnte sich dem einstimmigen Urteil des internationalen Gewissens nicht mehr widersetzen. Männer wie Cobden und Bright redeten größerem Anstand in den Beziehungen zu fremden Völkern das Wort, als England bisher bewiesen hatte. Und vor allem: sein eigener Seehandel hatte sich so entwickelt, daß er vor der Möglichkeit der Ausstellung feindlicher Kaperbriefe zittern mußte. Je mehr England zum Frachtfuhrmann der Nationen auf dem Weltmeere wurde, desto mehr hatte es feindliche Eingriffe in seine Handelsschiffahrt zu fürchten. Dieser materielle Grund war entscheidend: Albion entdeckte plötzlich, daß sich vielleicht doch auch ohne die Kaperei auskommen ließe, die es noch ein halbes Jahrhundert zuvor unnachgiebig verteidigt hatte.

So konnte denn endlich auf dem Pariser Friedenskongreß des Jahres 1856 am 16. April von sämtlichen dort vertretenen Staaten das ausdrückliche Verbot der Kaperei unterzeichnet werden. Diese Pariser Deklaration erklärt in Artikel 1 kurz und bündig: „Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft. (La course est et demeure abolie)." Gleichzeitig verzichtete England nun auch auf die Bekämpfung des von anderen Nationen schon so lange geforderten Grundsatzes: Frei Schiff, frei Gut. So wurde dem Seekriegsrecht als neuer wichtiger Fortschritt die Bestimmung angefügt, daß feindliches Privateigentum auf neutralen Schiffen nicht weggenommen werden dürfe, daß also die neutrale Flagge die feindlichen Waren schütze. Frankreich gab seinen Widerstand dagegen auf, das Eigentum neutraler Besitzer auch auf feindlichen Schiffen fortnehmen zu lassen — immer den Fall ausgenommen, daß es sich um Kriegskonterbande handle. Der zweite und dritte Satz der Pariser Erklärung legte diese Fortschritte fest.

Einspruch wurde nur von den Vereinigten Staaten erhoben — keineswegs aber, weil sie mit der Abschaffung der Kaperei nicht einverstanden gewesen wären, sondern weil ihnen der Fortschritt nicht weit genug ging. Beseitigte doch die Pariser Erklärung nur die Möglichkeit der Beschlagnahme feindlichen Handelsgutes durch private Kaperschiffe, nicht durch Kriegsschiffe. Deshalb führte der Staatssekretär des Auswärtigen, Marcy, in einer Denkschrift vom 28. Juli 1856 aus, daß die Vereinigten Staaten sich dem Bestreben, im Seekrieg ebenso wie im Landkriege die Personen wie auch das Vermögen von Privatleuten zu schützen, freudig anschlössen, daß sie aber nur dann bereit seien, die Kaperei für abgeschafft zu erklären, „wenn die europäischen Mächte sich mit ihnen dahin vereinigen wollen, daß sie das Privateigentum ebensosehr vor Wegnahme durch Kriegsschiffe schützen. Wenn aber das letztere der Plünderung durch Kriegsschiffe ausgesetzt bleiben soll, so ist in der Tat nicht einzusehen, warum nicht Kaper dasselbe Recht haben sollten, zumal sie nur eine andere Art Streitkraft eines kriegführenden Volkes sind.

Nach amerikanischer Ansicht darf also kein Unterschied zwischen Seeraub treibenden öffentlichen und privaten Schiffen gemacht werden. Der Seeraub überhaupt muß aufhören; mit der Privatkaperei muß auch die Staatskaperei fallen. Mit Annahme der Pariser Deklaration würde diejenige Macht, welche die stärkste Kriegsflotte hat, das Meer monopolisieren und sich Eingriffe in den Handel schwächerer Nationen erlauben, welche eine kleinere Kriegsflotte haben. Von diesem Gesichtspunkt aus würde es aber eine Torheit sein, das Recht der Kaperei aufzugeben, das je nach Umständen wirksam zur Verteidigung oder zum Angriff verwendet werden kann. Wenn die Vereinigten Staaten auf das Recht der Kaperei verzichteten, so müßten sie ihre ganze Politik ändern und eine militärische Haltung annehmen, sie würden ihren Handelswohlstand opfern, ohne einen Vorteil dagegen einzutauschen. Die großen Seemächte dagegen geben nicht allein nichts auf, sondern gewinnen nur, wenn die kleineren sich das wirksamste Mittel ihrer Verteidigung entwinden lassen. Diejenigen aber, welche die Herrschaft des Meeres haben, würden nur zu leicht in Versuchung geführt werden, dessen Freiheit ihrem Interesse und ihren ehrgeizigen Plänen unterzuordnen. Der Ozean ist das gemeinschaftliche Eigentum aller Völker; es sollen deshalb auch alle ihr gemeinschaftliches Erbe verteidigen. Die Vereinigten Staaten können den ersten Artikel der Pariser Erklärung nur dann annehmen, wenn ihm das Amendement hinzugefügt wird, daß das Privateigentum, sobald es nicht Konterbande ist, auch von der Wegnahme durch Kriegsschiffe auf hoher See geschützt wird."

Man hat Zweifel geäußert, ob die Ablehnung der nordamerikanischen Union wirklich in dem Verlangen wurzelte, die Anerkennung des Privateigentums im Seekrieg vollständig zu erzwingen, oder nicht vielmehr in dem Wunsch, alle Türen für einen Krieg offen zu halten. In der Tat aber sind die Gründe, die Nordamerika vorbrachte, zwingend: die bloße Abschaffung der Kaperei ohne vollständige Beseitigung des Seebeuterechts ist nur ein halber Fortschritt, und weniger als das. Die Entwickelung der Kriegsflotten in der Zwischenzeit, namentlich in den letzten beiden Jahrzehnten, hat erwiesen, wie gerade unter dem Eindruck der drohenden Beschlagnahme privater Güter zur See durch Kriegsschiffe der feindlichen Macht die Rüstungen allenthalben fieberhaft vermehrt wurden, damit man nicht in einem Seekriege rettungslos der stärksten Macht — einstweilen immer noch England — ausgeliefert sei.

Infolge des amerikanischen Einspruchs erklärten Frankreich, die Niederlande, Preußen, Portugal und Rußland ihre Bereitwilligkeit, das Seebeuterecht auch durch Kriegsschiffe aufzuheben. Die Vertreter Englands stellten es wenigstens nicht als ausgeschlossen hin, daß auch sie sich unter gewissen Bedingungen einverstanden erklären dürften. Damals übte die öffentliche Meinung in England einen starken Druck auf die Regierung, um sie den Friedens- und sogar Abrüstungsfragen günstig zu stimmen. — Indessen war der neue

amerikanische Präsident Buchanan der Ansicht, der Vorschlag Marcys gehe zu weit. Er forderte darüber hinaus noch die Beschränkung des Blockaderechts und unterließ alsbald die gesamte Reform.

Diese kam also ohne den Beitritt der Union zustande. Alle übrigen irgend bedeutenden Staaten mit Ausnahme Spaniens schlossen sich dagegen der Pariser Deklaration an. Nur die Kleinstaaten Mexiko, Venezuela, Neugranada, Uruguay und der Binnenstaat Bolivia erklärten, ihr nicht beitreten zu wollen. 1907 unterzeichnete jedoch auch Spanien und Mexiko.

Hilfskreuzer.

Als der Krieg 1870 ausbrach, erklärte sich die preußische Regierung bereit, die französischen Handelsschiffe nicht mit Beschlag zu belegen, falls ein gleiches Versprechen von Frankreich gegeben würde. Da Frankreich ablehnte, wurde eine Freiwilligenflotte gebildet, die unter Befehl der Kriegsflotte trat. Dieses Beispiel hat Nachahmung gefunden — insbesondere in Rußland. Wäre nicht nur die Kaperei abgeschafft, sondern hätte man das Seebeuterecht so weit entwickelt, daß die Beschlagnahme feindlichen Privateigentums auch durch Kriegsschiffe nicht mehr erfolgen könnte, so würden bewaffnete Handelsschiffe, die nunmehr im Seekrieg eine bedeutsame Rolle spielen, nicht nötig sein. Den endgültigen Erfolg des Krieges entscheiden sie in keiner Weise. Sie dienen nur dazu, dem feindlichen Handel Ungelegenheiten zu schaffen, ihn hier oder da zu verwunden, ihm mehr oder weniger Schaden zuzufügen, um die Stimmung der Kaufleute in Feindesland zu drücken.

Merkwürdigerweise kennt das Völkerrecht den Begriff der bewaffneten Handelsschiffe überhaupt nicht, während sie doch im 20. Jahrhundert allenthalben entstanden sind. Allerdings wird von jeder Regierung und jeder Schiffahrtsgesellschaft möglichst geheim gehalten, welche Schiffe im Kriegsfall dazu herangezogen werden. Dies hängt von zahlreichen Umständen ab: von Art und Stärke des Gegners, von dem Ort, an dem sich die einzelnen Schiffe im Augenblick des Kriegsausbruchs befinden, von dem Umfang und den Richtungslinien des feindlichen Seehandels, von der Möglichkeit der eigenen Schädigung — kurzum von einer Fülle taktischer und politischer Erwägungen. Die französische Regierung zahlt Unterstützungen für Postschiffe, deren Baupläne vom Marineministerium geprüft sind; bei Kriegsausbruch hat die Regierung das Recht, sie in die Kriegsflotte einzureihen. Die Freiwilligenflotte Rußlands besteht aus schnellfahrenden Schiffen, die im Frieden dem Handel dienen, während sie im Kriegsfalle sofort armiert werden. England hat Verträge mit großen Schiffahrtsgesellschaften, wie z. B. der Cunard Line und der P. & O. Line, geschlossen, wonach der Staat Schiffe dieser Linien zu bestimmtem Preis in kürzester Frist kaufen kann. Auch hier unterliegen die Pläne neu zu bauender Schiffe solcher Gesellschaften der Genehmigung der Admiralität. Aehnlich sind andere Länder vorgegangen.

Diese „Hilfskreuzer“ treten im Kriegsfalle unter den Befehl der Kriegsflotte, werden mit einigen leichten Geschützen versehen und machen die Meere für den feindlichen Handel unsicher. Das bedeutet im Grunde nichts anderes, als daß man die Kaperei, die man 1856 abgeschafft glaubte, plötzlich unter neuer Gestalt wieder hat. Allerdings sind es nicht mehr private Handelsfahrzeuge, die im eigenen Interesse, wenn auch mit staatlicher Genehmigung, auf Raub ausgehen. Der Raub oder die Zerstörung sind vielmehr jetzt staatlich organisiert. Das Wesen der Sache liegt darin, daß alle Berechnungen in Friedenszeiten, welchen Schädigungen der friedliche Seehandel im Kriege ausgesetzt sein kann, über den Haufen geworfen sind. Die feindliche Kriegsflotte kann man als einigermaßen bestimmten Faktor in die Rechnung einstellen. Für die Hilfskreuzer ist dies unmöglich.

Man hat sich also im Kreise gedreht und ist plötzlich wieder fast am Ausgangspunkt angekommen. Solange das Seebeuterecht nicht abgeschafft ist, kann man es denjenigen Staaten, die im Kriegsfall überlegene Flotten gegen sich haben könnten, nicht verdenken, daß sie beabsichtigen, die Zahl der Nadelstiche gegen den feindlichen Seehandel durch Hilfskreuzer zu vermehren. Andererseits ist durch die Einführung dieser Raubfahrzeuge ein neues Element der Unsicherheit geschaffen worden, das um so beunruhigender wirkt, als es gestattet ist, die Umwandlung der Handels- in Kriegsschiffe auf hoher See vorzunehmen. Sie gewinnen dadurch das Recht, wie jedes wirkliche Kriegsschiff die Meere abzustreifen. Neutrale Kriegsschiffe dürfen sie nicht anhalten und nicht inspizieren. Müßte die Umwandlung in einem Hafen geschehen, so würde der Seehandel wenigstens nicht vor der gänzlichen Ungewißheit stehen, die durch die Möglichkeit der Charakteränderung auf dem Meere geschaffen ist. Im russisch-japanischen Kriege 1904/5 ereignete sich solche Umwandlung zum ersten Male, indem die „Petersburg“ und die „Smolensk“, nachdem sie aus dem Schwarzen Meer durch die türkischen Meerengen als Handelsschiffe ausgelaufen waren und den Suezkanal hinter sich gelegt hatten, im Roten Meer die Kriegsflagge hißten.

Dieser Zustand der Dinge ist ein notwendiges Ergebnis der Beibehaltung des Seebeuterechts, obwohl dessen Grundsatz logisch durch die Abschaffung der Kaperei verurteilt ist. Und es entspricht wiederum der Logik dieser Tatsache, daß die Einstellung von Hilfskreuzern, weil sie dem schwächeren Kampfteil als Mittel dient, von England, der zahlenmäßig stärksten Seemacht, bekämpft wird, obwohl es früher in eben seiner Hand gelegen hätte, das ganze Seebeuterecht abzuschaffen. Die britischen Vertreter auf den Seerechtskonferenzen der letzten Jahre haben sich die größte Mühe gegeben, das Recht der Umwandlung von Handelsschiffen auf offener See in Kriegsschiffe zu beschränken und Sicherungen gegen den Mißbrauch dieses Rechts zu schaffen. Aber sie haben keinen Erfolg erzielt, weil Staaten mit schwächerer Seerüstung nicht darauf verzichten können, solange es ein Grundsatz des Völkerrechts zur

See bleibt, daß jedes Kriegsschiff einer am Kriege beteiligten Macht feindliche Handelsschiffe aufbringen und nach den Regeln der eigenen Prisengerichte berauben darf.

Churchill hat am 17. März 1914 im Parlament erklärt, England würde gegen Ende 1914 70 „bewaffnete Handelsdampfer" besitzen. Die Begriffsbestimmung, die er von diesen Schiffen gab, war so unklar und merkwürdig gehalten, daß man entweder annehmen muß, er wollte damit Fühler ausstrecken, um zu erfahren, wie man in Deutschland darüber dachte — oder er sei sich über das, was er wollte, selbst nicht klar gewesen. Wahrscheinlich treffen, was bei dem Charakter dieses abenteuernden Staatsmannes naheliegt, beide Voraussetzungen gleichzeitig zu. Noch wahrscheinlicher ist die dritte Annahme, daß er die Absicht gehabt hat, die Grenzlinie zwischen Kriegs- und Handelsschiffen, um deren Deutlichkeit zahlreiche Völkerrechtslehrer gekämpft haben, wieder zu verwischen, um im Falle eines Krieges noch besser im Trüben fischen zu können. Anders kann man es wohl nicht auffassen, wenn er mitteilte, daß diese Schiffe zu Angriffszwecken weder dienen sollten noch dienen könnten, da ihre ganze Bewaffnung nur in Kanonen am Heck bestehen würde, so daß sie nur imstande wären, auf verfolgende Schiffe zu feuern; auch hätten sie strengsten Befehl, jedem Gefecht mit einem feindlichen Kriegsschiff auszuweichen[1]).

---

4. Abschnitt.

Das Blockaderecht.

Das Blockaderecht ist ein weiteres Glied in der Kette der Versuche, den Gegner durch Unterbindung der Zufuhr zur See wirtschaftlich zu schädigen, wenn nicht auszuhungern.

Erklärt England den Blockadezustand für eine feindliche Küste, so richtet sich dies heute ausschließlich gegen die neutrale Schiffahrt. Wird doch der gesamte Seehandel des Feindes durch das Seebeuterecht so schwer betroffen, daß keines seiner Handelsschiffe von den englischen Kriegsfahrzeugen geschont wird, während die neutrale Schiffahrt der Untersuchung auf Konterbande ausgesetzt ist, ferner der Beschlagnahme, falls solche gefunden wird, und endlich der Blockade.

Wird eine Festung zu Lande belagert, so sucht man ihr die Zufuhr von allen Seiten abzuschneiden. Nicht nur Waffen und Schießbedarf, kurzum alles, was zur See als unbedingte Kriegskonterbande angesehen werden würde, läßt man nicht mehr hinein, sondern es wird überhaupt jede Verbindung mit

[1]) Ueber die Bewaffnung von Handelsschiffen durch England gegen die deutschen Unterseeboote — wodurch der Franktireurkrieg auch in das Seewesen eingeführt wurde — siehe das letzte Kapitel.

der Außenwelt abgeschnitten. Darunter leidet neben der Besatzung der Festung auch die Zivilbevölkerung. Sie kann der Gefahr des Verhungerns ebensowohl unterliegen wie die Truppen, die in der Festung eingeschlossen sind. Aber das Ziel der Belagerung ist nicht sowohl, die unbewaffneten Bürger nebst Frauen und Kindern dem Hungertode preiszugeben, als den Widerstand der Heeresmacht zu brechen. Sobald letzteres gelungen ist, wird der Versorgung der Zivilbevölkerung mit Nahrungsmitteln und mit allem, was sie zur wirtschaftlichen Tätigkeit braucht, auch dann kein Hindernis mehr in den Weg gelegt, wenn das ganze übrige Land noch den schärfsten Widerstand leistet. Noch weniger sucht man die nicht Waffen tragende feindliche Bevölkerung außerhalb der Festungen dem Hungertod in die Arme zu treiben.

Die Blockade dagegen kann sich nicht nur gegen Seefestungen richten, sondern gegen jeden beliebigen Hafen, auch wenn er nicht durch eine einzige Kanone geschützt ist, sowie gegen jede beliebige Küste des feindlichen Staates. Ist die Blockade von einer kriegführenden Macht über eine bestimmte Strecke oder einen Hafen erklärt, so bedeutet dies, daß nunmehr auch das Recht der Neutralen aufhört, irgend welchen Seehandel mit diesen Gebieten zu unterhalten. Der Gegenstand des Handels mag der allerunschuldigste sein, ein Schiff mag nur Puppen, Schmuckgegenstände oder Damenwäsche an Bord haben — es unterliegt alsdann trotzdem der Beschlagnahme.

Als Vorbedingungen für die Verhängung der Blockade sind nur zwei zu erfüllen: einmal muß die Blockade wirksam sein, ihre Durchführung muß also durch eine so große Streitmacht erzwungen werden, daß die Durchbrechung der einschließenden Kette nur mit List oder Gewalt möglich ist; und zweitens muß der Kapitän des Schiffes, der die Blockade zu durchbrechen sucht, wissen, daß sie überhaupt verhängt ist. Fährt er bei Tage oder bei Nacht und Nebel durch eine schlecht gesperrte Strecke, ohne gefaßt zu werden, so kann die Blockademacht ihm naturgemäß nichts mehr anhaben. Faßt sie ihn aber, und kann er nachweisen, daß ihm von der Blockade nichts bekannt war, so darf das Schiff zwar an der Weiterreise gehindert, nicht aber beschlagnahmt werden.

Zu Beginn des siebenjährigen Krieges (1756—1763), der ja vor allem ein Kampf zwischen England und Frankreich war, erklärte England die Blockade über die Mündungen französischer Flüsse, ohne Schiffe dorthin zu entsenden. Es behauptete einfach: jene Küste sei infolge ihrer geographischen Lage zur englischen Küste schon von selbst als blockiert zu betrachten. Nach solcher Auffassung könnte man also eine Blockade verhängen, indem man sie nur ausspricht. England behauptete gegenüber der französischen Abwehr, die Blockade bestände zu Recht, sobald die erklärende Macht ausreichende Streitkräfte besitze, um sie aufrecht zu erhalten. Ebenso erklärte es 1780, ein

Hafen gelte auch dann als blockiert, wenn das blockierende Geschwader wegen ungünstigen Wetters oder um Wasser einzunehmen abwesend sei.

Die Blockade war ein wirksames Mittel zur Unterstützung eines Kriegführenden, solange sie in einer Zeit angewandt wurde, die noch keine Eisenbahnen kannte. Den Kriegsbedarf eines Heeres, das in der Nähe einer Küste stand, konnte man damals nicht nur empfindlich stören, sondern fast lahm legen, wenn man diese Strecke blockierte, da alle Möglichkeiten, dem feindlichen Heere den nötigen Kriegsbedarf auf Umwegen zuzuführen, namentlich bei dem damals noch wenig entwickelten Straßenwesen unendliche Mühsal verursachte. Seitdem sich aber ganz Europa mit einem Netz von Eisenbahnen überzogen hat, liegen die Dinge mindestens für diesen Weltteil durchaus anders. Wollte man heute eine Küste blockieren, so könnte man trotzdem nicht verhindern, daß auf dem Wege rückwärtiger Landverbindungen die Zufuhr dennoch erfolgt — auf Schienensträngen oder auf den zahlreichen guten Landstraßen, die heute jedes Land, mit Ausnahme Rußlands, gegenüber der Zeit von 1800 besitzt, und endlich auf den eifrig ausgebauten Binnenwasserstraßen. Während England in den Kriegen gegen Napoleon die Riviera erfolgreich zu blockieren vermochte, während selbst noch im nordamerikanischen Bürgerkriege die Häfen der Südstaaten durch die Flotte der Nordstaaten von der Außenwelt abgeschnitten werden konnten, bietet ein Krieg heute diese Möglichkeit kaum mehr. Selbst die Blockade eines Landes mit sehr langen Küstenstrecken (wie etwa Frankreich) würde immer einige Landgrenzen nicht treffen, und Frankreich könnte sowohl im Kriege mit England wie in einem solchen mit Deutschland über die spanische, schweizerische oder belgische Grenze Güter erhalten, deren Zuführung zur See sich nur durch eine gewaltige Flotte verhindern ließe.

Zu dieser Ursache für die Unergiebigkeit einer Blockade in der Gegenwart gesellen sich noch weitere. Eine davon ist die bekannte Tatsache, daß selbst die strengsten Vorschriften über Handelsverbote zu Kriegszeiten umgangen werden. Je dringender eine kriegführende Macht wünscht, ihrem Gegner die Versorgung mit bestimmten Gütern völlig abzuschneiden, desto kräftiger werden die Anstrengungen des letzteren sein, dennoch in deren Besitz zu gelangen — vorausgesetzt, daß er sie wirklich dringend braucht. Die Kriegsgeschichte weist nicht ganz selten Beispiele auf, daß sogar die kriegführende Macht, obwohl sie die schärfsten Verbote dagegen erlassen hatte, im eigenen Interesse beide Augen zudrücken mußte, wenn man sie umging. Die napoleonische Armee war im Kriege 1807 gegen Preußen in die verbotenen englischen Tuche gekleidet. Auch im übrigen hat Napoleon nicht verhindern können, daß trotz all den gigantischen Maßnahmen, die er zur Absperrung Englands gegen das Festland traf, eine Menge britischer Kolonialprodukte und Industriewaren ihren Weg dorthin fanden. Die Geschichte des Schmuggels enthält noch interessantere Beweise für den Umfang,

in welchem die strengen Verbote der Kontinentalsperre umgangen wurden. Und neben dem Schmuggel spielen doch nun auch unerlaubte Handelsbeziehungen, die nicht unter diesen Namen fallen, eine große Rolle, sobald in einem Kriege dem Handel verboten wird, bestimmte Absatzgebiete zu versorgen. Wird einmal nach dem Kriege des Jahres 1914/15 die Geschichte der deutschen Nahrungsmittelversorgung während dieser Zeit geschrieben, so dürften sich erstaunliche Tatsachen dafür ergeben, wie Kakao, Tee, Kaffee und andere Dinge ihren Weg selbst von England aus auf bestimmten Umwegen nach Deutschland fanden — noch dazu auf solchen, die den englischen Lieferanten selbst nicht unbekannt sein konnten.

Jedenfalls kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Blockade unter den heutigen Verhältnissen für die festländischen Gebiete ein wirksames Mittel, dem Gegner die Zufuhr von Kriegsbedarf abzuschneiden, nicht mehr ist, und daß sie noch weniger dahin führen kann, ihn wirtschaftlich zu vernichten oder auch nur so stark zu schädigen, daß er deshalb um Frieden bitten müßte. Weder die Schikane, denen die Verhängung einer Blockade den neutralen Seehandel aussetzen würde, noch selbst der Kraftaufwand, der für die Macht, von der die Blockadeerklärung ausgeht, zu ihrer Durchführung erforderlich ist, lohnt heute den zu erzielenden Erfolg — von ganz besonderen Fällen abgesehen.

Das Blockaderecht ist deshalb vielleicht unter allen Bestandteilen des heutigen Seekriegsrechts derjenige, auf den die meisten Großmächte am ehesten verzichten werden. Diejenige, die am stärksten daran festhält, ist selbstverständlich wieder England — mehr aus alter Gewohnheit, denn aus scharfblickender Ueberlegung. Es rechnete bisher damit, daß eine erfolgreiche Blockade gegen die englischen Küsten nicht wohl ausgeübt werden könne, einmal in Rücksicht auf die Größe der englischen Flotte, ferner auch infolge der weiten Dehnung der Küsten Großbritanniens wie der britischen Kolonien. Deshalb hat Sir Edward Grey in den Instruktionen, die er den britischen Abgeordneten zur Londoner Seerechtskonferenz des Jahres 1908/09 mitgab (1. Dezember 1908), auf die Beibehaltung des Blockaderechts das größte Gewicht gelegt. „Großbritanniens absolute Abhängigkeit vom Besitze der Vorherrschaft zur See macht es der Regierung zur Pflicht, die Angriffswaffe sicherheitshalber intakt zu erhalten, die in die Hände eines die Herrschaft über die See besitzenden Volkes die Möglichkeit legt, die Küste eines Feindes wirksam zu blockieren." Der Verlauf des Krieges mit Deutschland hat jedoch deutlich erwiesen, daß eine Sperrung der Nordsee für den neutralen Handel selbst für die größte Seemacht der Gegenwart kaum mehr möglich ist, und daß, wäre sie möglich, nur wenig erreicht wird. Die Zeiten, in denen eine Blockade den festländischen Gegner in seinem Lebensnerv treffen könnte, sind wohl endgültig vorüber. Infolgedessen sind alle Anstrengungen, die England bisher gemacht hat, die völker-

rechtlichen Bestimmungen über das Blockaderecht so zu gestalten, daß das letztere möglichst drückend und möglichst scharf ist, ein Schlag ins Wasser gewesen — falls sie sich nicht alsbald gegen diesen Staat selbst richten werden.

Für die zweite Haager Konferenz 1907 hatte England seinen Vertretern Instruktionen mitgegeben, die von der Ansicht ausgingen, daß der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See auch das Blockaderecht beseitigen würde. Die Delegierten wurden deshalb angewiesen, keiner Resolution beizustimmen, „welche die wirksamen Druckmittel der Flotte vermindert". Andererseits sollten sie sich weder der Erörterung der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See widersetzen noch sich weigern, daran teilzunehmen; auch sollten sie nicht verpflichtet sein, die Initiative zu einem Widerstand gegen eine etwa beabsichtigte Resolution zu ergreifen. Diese Instruktion war meisterhaft, sobald das zu erreichende Ziel nicht sowohl in einer Förderung des Seekriegsrechts bestand, als in der Hervorzauberung des Eindrucks, daß England den wichtigsten Forderungen auf diesem Gebiet keinen Widerstand entgegensetze — während es in der Tat jeden Fortschritt hintertrieb. Ehrlich und fortschrittlich zugleich ist unter den einflußreichen Persönlichkeiten Englands wieder nur Graf Loreburn gewesen, der während der zweiten Haager Konferenz Lordkanzler war. Er hat 1913 verlangt, in Zukunft sollte allein die Blockade von Kriegshäfen, Festungen und militärischen oder Flotten-Stützpunkten zulässig sein, während eine Blockade bloßer Handelshäfen verboten werden müsse. Daß Grey sich gegen diese Erweiterung des bestehenden Völkerrechts zur See, die zugleich einen Fortschritt über die Londoner Deklaration hinaus darstellen würde, erklärt hat, ist selbstverständlich.

Die Folge dieser Haltung Großbritanniens ist, daß es nun, während es glaubte, Deutschland aushungern zu können, rettungslos in dem eigenen Netze zappelt[1]).

---

5. Abschnitt.

Die Frage der Konterbande.

Niemand bestreitet, daß den Kriegführenden das Recht zusteht, die Zuführung unmittelbarer Heeresbedürfnisse an die feindlichen Streitkräfte, allen, auch den neutralen Staaten, zu verbieten. Zu Lande kann die Lieferung von Konterbande nur dann verhindert werden, wenn man das Gebiet, an welches die Lieferung erfolgt, besetzt hat. Wird die Lieferung dagegen über eine Landgrenze versucht, die nicht in den Händen der krieg-

[1]) Siehe die beiden letzten Kapitel.

führenden Macht ist, welche die Lieferung verbietet, so bleibt ihr Einspruch auf dem Papier. Sie kann Vorstellungen bei der Regierung des neutralen Staates erheben, aus dessen Mitte dem Feind Konterbande zugeführt wird. Für begründet gilt dieser Einspruch nur, sobald es sich um unmittelbaren Kriegsbedarf handelt: also um Waffen oder Schießbedarf, auch um Nahrungsmittel oder Kleidungsstücke für die feindlichen Truppen. Werden aber Nahrungsmittel oder Kleidungsstücke an die nicht unter den Waffen stehende Bevölkerung im feindlichen Lande verkauft, so begründet dies einen völkerrechtlichen Einspruch nicht.

Zur See liegen die Verhältnisse auch hier anders. Sie sind unklarer, die Kriegführenden können sie nach ihrem Wunsch oder vielmehr nach ihrer Macht dehnen. Was Konterbande ist, hat man bisher noch nicht so klar definieren können, daß allseitige Uebereinstimmung erzielt wäre — obgleich sich die Juristen seit 600 bis 700 Jahren die Köpfe darüber zerbrechen.

Es gibt wenige Dinge, die öfter den Grund zu internationalen Reibungen und Streitigkeiten gegeben hätten, als die Erklärung einer kriegführenden Macht, sie werde in Zukunft diesen oder jenen Gegenstand als Kriegskonterbande ansehen. Denn dann müssen nicht nur die feindlichen Kauffahrer, die ja schon vor dem Seebeuterecht nicht geschützt sind, sondern auch die Neutralen gewärtigen, daß ihre friedlichen Schiffe angehalten und mit dem Augenblick, da sich in deren Ladung Vorräte des beanstandeten Gutes finden, fortgeschleppt werden. Sie mögen dieses Gut vor Wochen oder gar vor Monaten an Bord genommen haben — vor der Härte der Seekriegsgebräuche rettet sie dies nicht. Wie keine Rücksicht darauf genommen wird oder auch nur genommen werden kann, ob ein Segelschiff, das vor 2 Monaten aus Birma mit einer Ladung Holz abfuhr, von der Tatsache der Kriegserklärung etwas weiß, ebenso wenig ist es vor der Beschlagnahme geschützt, trennt auch nur noch eine einzige Tagereise es von dem Hafen, wenn gerade in diesem Augenblick Holz als Kriegskonterbande erklärt wird.

Aller Seehandel leidet daher unter der beständigen Ungewißheit, ob etwa in ein paar Wochen Krieg ausbrechen wird, und mehr noch unter der tödlichen Unklarheit, was denn eigentlich Kriegskonterbande ist. Denn nicht einmal die Erklärungen der kriegführenden Staaten zu Beginn des Kampfes sind dafür entscheidend. Was ein Staat heute als nicht zur Konterbande gehörig bezeichnet, kann er morgen auf die Verbotsliste setzen. Er ist durch kein völkerrechtliches Abkommen gebunden, bei einer einmal abgegebenen Erklärung zu beharren. Ist der Krieg erklärt, so steht ihm allein die Entscheidung darüber zu, was er als Kriegskonterbande ansehen will. Auch dafür gibt es einstweilen einen internationalen Gerichtshof noch nicht. Jede der kriegführenden Parteien läßt vor eigenen Ge-

richtshöfen und nach eigenen Bestimmungen darüber aburteilen, ob die Beschlagnahme einer Ladung oder des Teils einer Ladung als Kriegskonterbande zu Recht erfolgt sei. Eine Berufung an eine höhere internationale Instanz, die nach feststehenden Grundsätzen entschiede, ist bis jetzt unmöglich.

Nicht einmal nur auf die Art der Güter, die einem Kaufmann während des Krieges über die Meere zu führen erlaubt ist, erstreckt sich diese Unklarheit. Sie greift auch darauf über, an wen er liefern darf. Ganze Länder können ihm dafür verboten werden. Liest man die Liste der Güter, die England während des Krieges 1914/15 für Kriegskonterbande erklärt hat, so wird man über die Willkür staunen, mit der die verschiedensten Dinge herausgegriffen sind, und mehr noch über die scheinbar systemlosen, launenhaft hin und her springenden Befehle, dieses Gut dürfe zunächst nur nach den Ländern A und B, jenes nach allen neutralen Ländern, das dritte nur nach dem Lande C geliefert werden.

Der Grund dieser scheinbaren Systemlosigkeit ist klar: England sucht durch Beobachtung festzustellen, welche für das Wirtschaftsleben seines Feindes wichtigen Güter diesem trotz den Absperrungsversuchen zugehen, und will ihm alsdann ihre weitere Zufuhr abschneiden. Von der im heutigen Landkriegsrecht selbstverständlichen Beschränkung der Konterbande auf die unmittelbaren Bedürfnisse des Heeres ist im Seekrieg keine Rede. England, das die Regeln des Völkerrechts zur See seit zwei Jahrhunderten an der weiteren Entwickelung verhindert hat, läßt sich ausschließlich von seinem Wunsche leiten, für sich selbst alle Schädigung auszuschließen, sich dagegen die Möglichkeit jeder Gewalttat gegen den Feind offen zu halten.

Im 18. Jahrhundert erklärte Vattel, der jahrzehntelang für die Anschauungen des Völkerrechts maßgebend blieb, Konterbande sei alles, was für die Zwecke eines Heeres verwendet werden könne. Lord Stowell, dessen Anschauungen über das Seekriegsrecht noch heute in England größtenteils geteilt werden, folgte dieser Auffassung. Seit Vattel ins Grab sank, haben sich jedoch technisch-wirtschaftliche Umwälzungen so durchgreifender Art vollzogen, daß sein Grundsatz, auf die heutige Zeit angewandt, eine ganz andere Bedeutung hat, als sie ihm damals zukam. Denn welchen Stoff braucht ein großes Heer heutzutage nicht? Mit Ausnahme von Modewaren für das weibliche Geschlecht und von Kinderspielzeug wäre kaum etwas zu nennen, was nicht für die Kriegführung letzten Endes einmal nutzbar gemacht werden könnte. Ob es sich um Feldstecher handelt oder Schuhe, um Leinenzeug oder Arzneimittel, um elektrische Lampen oder Metalle, um Nahrungsmittel oder Gewebe — immer würde die Möglichkeit vorliegen, daß sie dem feindlichen Heer in irgendwelcher Form dienen könnten. Deshalb erklärte England jetzt neben zahllosen anderen Dingen Kupfer für Konterbande, während wir die Schwierigkeiten Großbritanniens in der Holzbeschaffung benutzt haben, um Holz auf die Konterbandeliste zu setzen. Fast alle Dinge,

die in der Regel friedlichen Zwecken dienen, können auch dem Kriegswesen nutzbar gemacht werden. Der neutrale Seehandel wird dadurch aufs schwerste betroffen, weil sich in Kriegszeiten kaum ein Handelsschiff auf dem Meere befinden wird, das nicht plötzlich, ahnungslos oder doch schuldlos, Kriegskonterbande an Bord hätte.

Am unerträglichsten aber ist es für den neutralen Seehandel, daß er überhaupt nicht mehr weiß, wohin er ganz unschuldige Güter, die im Handumdrehen, ohne sein Zutun, die gefährliche Würde der Konterbande erhalten, führen darf, ohne der Gefahr der Beschlagnahme ausgesetzt zu sein. England hat dafür gesorgt, daß nicht nur in die Häfen des feindlichen Landes Konterbande nicht eingeführt werden darf, sondern daß Güter, die es auf diese Liste setzen will, völlig ohne Rücksicht auf den Bestimmungshafen beschlagnahmt werden, wenn nur irgend vermutet werden kann, sie seien letzten Endes für das Kriegsgebiet bestimmt.

Um dieser Willkür zu entgehen, die beinahe einer Erdrosselung des neutralen Seehandels gleichkommt, bildete sich die erste bewaffnete Neutralität 1780. Sie forderte, daß nur absolute Kriegskonterbande und diese nur bei direkter Zuführung an den Feind beschlagnahmt werden dürfe. Auch Frankreich und Rußland billigten damals diese Forderung. Andererseits hat ersteres 1885, als es mit China Krieg führte, Reis für Konterbande erklärt, weil er ein Hauptnahrungsmittel der chinesischen Bevölkerung darstellt. Rußland ging in der Zahl der Güter, die es 1904 im Krieg mit Japan auf die Konterbandeliste setzte, noch weiter, indem es Reis ebenso wie alle anderen Lebensmittel, Fische, Fischguano und Fischöl, Bohnen und Leinwand, Pferde und Lasttiere usw. usw. für Konterbande erklärte und auf offener See ohne Prisengericht zerstörte — da alles dies ja auch zu Kriegszwecken verwendet werden könne.

England hat in den beiden letztgenannten Fällen Einspruch erhoben, weil seine Handelsinteressen dadurch geschädigt wurden. Dagegen hat es 1914/15 die beiden genannten Staaten, mit denen es heute im Bunde steht, noch übertrumpft. Ebenso hat es im Burenkrieg amerikanisches Mehl, von dem es annahm, daß es seinem Feinde zugute kommen könnte, zunächst beschlagnahmt, dann allerdings das Beschlagnahmte wieder herausgegeben, weil es vor einem Kriege mit den Vereinigten Staaten zurückschreckte.

Das ganze Konterbanderecht ist eben so durchaus unbestimmt, daß es gallertartig hin- und herfließt, je nach dem Druck, den man darauf ausübt. Staaten, die sich nichts gefallen zu lassen brauchen, können aufbegehren und setzen ihren Willen durch, während die kleineren oder schwächeren mit ihrem Einspruch keinen Erfolg haben.

Als England sah, daß auch andere Staaten zur See mächtig wurden, entdeckte es, daß es von Vorteil sein könne, in der Konterbandefrage mildere Saiten aufzuziehen. Daher machte es zur Ueberraschung

der übrigen Welt in der zweiten Haager Konferenz 1907 den Vorschlag, das Kriegskonterbanderecht ganz abzuschaffen. Der Vorschlag wurde abgelehnt, weil er in dieser Form ohne eingehende Vorbereitung unmöglich durchzuführen war. Dies war für die britische Regierung ein Grund mehr, auf der Londoner Seerechtskonferenz des Jahres 1909 die Frage von neuem aufzunehmen. Das Ergebnis waren die wichtigen Bestimmungen der Londoner Deklaration — die schließlich von England verworfen wurde.

In dieser Deklaration ist eine Liste der absoluten Konterbande zusammengestellt. Danach würden nur solche Dinge unter diesen Begriff fallen, die nur im Kriege, nicht auch im Frieden gebraucht werden. Artikel 22 (Kapitel 2) der Deklaration führt 11 Warengattungen auf, die als absolute Konterbande anzusehen seien:

1. Waffen jeder Art, mit Einschluß der Jagdwaffen, und ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 2. Geschosse, Kartuschen und Patronen jeder Art sowie ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 3. Schießpulver und Sprengstoffe, die besonders für den Krieg bestimmt sind; 4. Lafetten, Munitionswagen, Protzen, Proviantwagen, Feldschmieden und ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 5. militärische, als solche kenntliche Kleidungs- und Ausrüstungsstücke; 6. militärisches, als solches kenntliches Geschirr jeder Art; 7. für den Krieg benutzbare Reit-, Zug- und Lasttiere; 8. Lagergerät und seine als solche kenntlichen Bestandteile; 9. Panzerplatten; 10. Kriegsschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge sowie solche Bestandteile, die nach ihrer besonderen Beschaffenheit nur auf einem Kriegsfahrzeuge benutzt werden können; 11. Werkzeuge und Vorrichtungen, die ausschließlich zur Anfertigung von Kriegsmaterial oder zur Anfertigung und Ausbesserung von Waffen und von Landkriegs- oder Seekriegsmaterial hergestellt sind.

Dagegen sind als relative Konterbande aufgeführt (Artikel 24):

1. Lebensmittel; 2. Fourage und zur Viehfütterung geeignete Körnerfrüchte; 3. für militärische Zwecke geeignete Kleidungsstücke, Kleidungsstoffe und Schuhwerk; 4. Gold und Silber, geprägt und in Barren, sowie Papiergeld; 5. für den Krieg verwendbare Fuhrwerke jeder Art und ihre Bestandteile; 6. Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks und Vorrichtungen für Trockendocks sowie ihre Bestandteile; 7. festes oder rollendes Eisenbahnmaterial, Telegraphen-, Funkentelegraphen- und Telephonmaterial; 8. Luftschiffe und Flugmaschinen; 9. Feuerungsmaterial und Schmierstoffe; 10. Schießpulver und Sprengstoffe, die nicht besonders für den Krieg bestimmt sind; 11. Stacheldraht sowie die zu dessen Befestigung und Zerschneidung dienenden Werkzeuge; 12. Hufeisen und Hufschmiedegerät; 13. Geschirr und Sattelzeug; 14. Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art.

Indessen bestimmt Artikel 23, der zwischen diese beiden wichtigen Listen eingeschoben ist, daß jede Macht dadurch, daß sie den übrigen Regierungen davon Mitteilung macht, nachträglich andere Dinge der Liste der absoluten Konterbande hinzufügen kann, sobald sie ausschließlich für den Krieg bestimmt sind. Das Gleiche geschieht durch Artikel 25 für die Liste der relativen Konterbande.

In den folgenden Artikeln wird ausdrücklich bestimmt, welche Gegenstände, weil sie nicht direkt für kriegerische Zwecke verwendbar sind, nicht als Konterbande gelten können. Diese Freiliste, von der also

Uebertragungen auf die Liste der relativen oder absoluten Konterbande nicht möglich sein sollten, umfaßt:

1. Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf und andere Rohstoffe der Textilindustrie sowie die daraus gesponnenen Garne; 2. ölhaltige Nüsse und Sämereien, Kopra; 3. Kautschuk, Harz, Gummi und Lack, Hopfen; 4. rohe Felle, Hörner, Knochen und Elfenbein; 5. natürlicher und künstlicher Dünger; 6. Erze; 7. Erde, Ton, Kalk, Kreide, Steine mit Einschluß des Marmors, Ziegelsteine, Schiefer und Dachziegel; 8. Porzellan und Glaswaren; 9. Papier und die zu seiner Herstellung zubereiteten Stoffe; 10. Seife, Farbe mit Einschluß der ausschließlich zu ihrer Herstellung bestimmten Materialien und Firnis; 11. Chlorkalk, Soda, Aetznatron, schwefelsaures Natron in Kuchen, Ammoniak, schwefelsaures Ammoniak und Kupfervitriol; 12. Maschinen für Landwirtschaft, Bergbau, Textilindustrie und Buchdruckerei; 13. Edelsteine, Halbedelsteine, Perlen, Perlmutter und Korallen; 14. Turm- und Wanduhren, Standuhren und Taschenuhren außer Chronometern; 15. Mode- und Galanteriewaren; 16. Federn jeder Art, Haare und Borsten; 17. Gegenstände zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmucke (z. B. Teppiche), Bureaumöbel und Bureaubedarf.

Der Grundsatz der „einheitlichen Reise" wurde in den Londoner Beschlüssen für die absolute Konterbande festgehalten, während er für die relative aufgehoben wurde. Letztere könnte, wäre die Deklaration ratifiziert worden, geht sie an einen neutralen Bestimmungsort, nicht mehr beschlagnahmt werden; nur bei Bestimmung nach einem feindlichen Hafen ohne Anlaufen eines neutralen Hafens dürfte sie aufgebracht werden. Absolute Konterbande sollte der Beschlagnahme unterliegen, sofern sie für den Feind bestimmt ist — gleichgültig, ob die Zufuhr auf einer einheitlichen oder einer gebrochenen Reise erfolgt. Relative Konterbande dagegen sollte nur beschlagnahmt werden können, wenn der Nachweis einer feindlichen Bestimmung geführt wurde.

Auch andere Artikel der Deklaration enthalten Beschränkungen des früheren Konterbanderechts: so z. B. Artikel 38, der ausdrücklich bestimmt, daß wegen früherer Beförderung von Konterbande ein Schiff nicht beschlagnahmt werden darf, ferner daß das Fahrzeug, auf dem Konterbande gefunden wird, nur beschlagnahmt werden darf, sobald mehr als die halbe Ladung daraus besteht.

* * *

Es kann nicht der leiseste Zweifel darüber walten, daß die Annahme der Londoner Deklaration für den neutralen Seehandel unermeßliche Vorteile gebracht haben würde, da sie an Stelle der grenzenlosen Unsicherheit, die bisher herrschte, weit bestimmtere Verhältnisse gesetzt hätte. Daß dieser Fortschritt nicht eingetreten ist, fällt ausschließlich England zur Last, welches durch seine Weigerung, die Deklaration, die es selbst veranlaßt hatte, in Kraft treten zu lassen, vor der ganzen Welt die Verantwortung für den Rückfall in die Seeräuberei trägt. Nach allem, was der Krieg an hinterhältigen Vorbereitungen der englischen Staatsmänner aufgedeckt hat, wird man heute die Frage stellen müssen: Ist nicht vielleicht auch die Weigerung

des Oberhauses, seine Zustimmung zur Ratifizierung der Londoner Beschlüsse zu geben, ein abgekartetes Spiel mit der Regierung gewesen, der es dadurch nur scheinbar einen Strich durch die Rechnung machte? Dem Eingeweihten ist nicht unbekannt, daß auch die schönen Anfragen, die im Unterhaus an die Regierung gestellt werden, sobald sie sich auf auswärtige Angelegenheiten beziehen, mit der Regierung sehr häufig vorher vereinbart sind. Der Redekampf, der sich dabei entspinnt, ist in den meisten Fällen nichts als Scheingefecht. Das Ziel, dem Ausland Sand in die Augen zu streuen, wird dadurch trefflich erreicht.

Soweit man in England der Annahme der Londoner Beschlüsse offenen Widerstand entgegensetzte, war er darauf gerichtet, daß es durch die Bestimmungen über bedingte Konterbande leiden könne — also über solche Waren, die nicht unter allen Umständen dem Krieg zu dienen brauchen, die daher als Konterbande erst zu betrachten sind, sobald sie für feindliche Flotten oder Heere oder befestigte Plätze oder Stützpunkte bestimmt sind. Auch witterte man Unheil dahinter, daß mancherlei Dinge weder in der Freiliste noch in den beiden Verzeichnissen für Konterbande genannt waren. Man glaubte, daß es infolgedessen der Willkür jedes kriegführenden Staates unterliege, solche Dinge plötzlich für bedingte oder unbedingte Konterbande zu erklären. Mit anderen Worten: England befand sich in Sorge darum, daß es einem anderen Staat einfallen könnte, sich mit derselben Rücksichtslosigkeit über den Sinn völkerrechtlicher Bestimmungen hinwegzusetzen, wie es dies selbst jahrhundertelang, bis auf den heutigen Tag, getan hat.

Gewiß muß man es für sehr wünschenswert halten, daß auch die Bestimmungen des Seekriegsrechts so klar gefaßt werden wie irgend möglich. Andererseits ist es undenkbar, in eine Erklärung wie die Londoner Deklaration Warenlisten von einer Ausführlichkeit hineinzuschreiben, wie sie in den Zolltarifen der modernen Industrievölker vorliegen. Völkerrechtliche Abmachungen werden stets in so wenig Worte wie möglich gefaßt werden. Die beteiligten Nationen müssen sich darauf verlassen, daß auch beim Gegner der gute Wille vorhanden ist, sich an diese Bestimmungen zu binden, oder daß doch, wenn nicht die Macht des internationalen Gewissens, so doch die Furcht vor Vergeltungsmaßregeln deren Beachtung erzwingen wird [1]).

England pflegt seine willkürlichen Eingriffe in den neutralen Seehandel auch 1914/15 damit zu begründen, daß die Theorie der einheitlichen Reise ebenso unentbehrlich sei, wie der tatkräftigste Versuch, die Zufuhr irgendwelcher Dinge an den neutralen Handel zu verhindern, falls dieser sie an die Feinde Englands gelangen lassen könnte. Auch auf dem Weg über neutrales Land verliert nach englischer Theorie eine für den Feind bestimmte Ware

[1]) Einige von englischer Seite erhobene Einwendungen technisch-wirtschaftlicher Art gegen die Doktrin der Kriegskonterbande, die mit den modernen Verhältnissen unvereinbar sei, faßt Loreburn zusammen (a. a. O. S. 116).

selbst dann nicht ihren Charakter als Konterbande, wenn dieser ihm erst nachträglich aufgedrückt wird.

In England war man außer sich, daß nach Holland im September 1914 für 687 394 Pfd. Sterling Tee eingeführt wurde, während im September 1913 der Wert der Teeeinfuhr nur 110 634 Pfd. Sterling betragen hatte. Daß die Holländer in den Kriegsjahren nicht plötzlich sechsmal soviel Tee trinken würden wie zuvor, ist so selbstverständlich, daß nur die Erklärung übrig bleibt, daß mindestens ein erheblicher Teil des Ueberschusses seinen Weg nach Deutschland fand. Also nicht einmal die Bestimmung darüber, was die holländischen Kaufleute mit Waren anfangen, die sie nach Rotterdam oder Amsterdam kommen lassen, wird ihnen von England zugestanden. Es maßt sich ohne weiteres das Recht an, auch darüber seine Vorschriften aufzustellen. Es vergißt durchaus, daß in jedem Kriege nicht nur die beiden Parteien vorhanden sind, die einander mit den Waffen in der Hand gegenüberstehen, sondern daß noch unbeteiligte Dritte in der Welt zu sein pflegen. Weder im Zweikampf noch in der wüstesten Schlägerei gilt es für erlaubt, von seinen Waffen oder seinen Gliedmaßen einen Gebrauch zu machen, durch den nichtbeteiligten Dritten, die sich in vorsichtiger Entfernung halten, ein Auge ausgestochen oder der Schädel eingeschlagen werden kann. England dagegen verlangt allen Ernstes von sämtlichen Völkern der Welt, daß sie alle, sobald es einer anderen Nation den Krieg erklärt hat, der letzteren nicht nur unfreundliche Gesichter schneiden, sondern ihr auch ein Bein stellen.

---

6. Abschnitt.

Die Minenfrage.

In einer Richtung vertritt England — scheinbar im Interesse der Menschlichkeit, tatsächlich nur, um sich vor fremden Angriffen zu schützen — einen Fortschritt des Seekriegsrechts: es möchte die Legung von Seeminen verboten wissen. Als es auf der zweiten Haager Konferenz diesen Vorschlag machte, sind ihm jedoch so viele Staaten entgegengetreten, darunter auch Frankreich, daß ein völkerrechtliches Verbot dafür nicht erlassen wurde.

Daß gerade England hier einen Fortschritt wünscht, ist auf zwei Ursachen zurückzuführen: auf die Tatsache, daß es infolge der Größe seiner Kriegsflotte besonders leicht durch Minen verwundbar ist — und auf seine technische Schwerfälligkeit.

Seeminen sind erst im russisch-japanischen Krieg 1904/05 als bedeutsame Waffe aufgetreten. Bis dahin schätzten viele Seeoffiziere in allen Staaten sie gering ein, da ihnen noch manche technische Mängel anhafteten und sie in einem großen Seekriege noch nicht verwendet worden waren. Diese Gleich-

gültigkeit änderte sich, als es Rußland sowohl wie Japan gelang, den Feind durch Minen arg zu schädigen. Die Russen legten bei Port Arthur zahlreiche Streuminen aus, um zu verhindern, daß die Japaner landeten oder die Festung durch Kriegsschiffe bombardierten. Als das Streuminenschiff 389 Minen gelegt hatte, flog es durch die 390. selbst in die Luft. Ein russischer Kreuzer, der an die Unfallstelle eilte, um Hilfe zu leisten, teilte dieses Schicksal. Andererseits verloren die Japaner mehrere Kriegsschiffe, weil sie über das Vorhandensein oder die Lage der russischen Minen nicht unterrichtet waren. Darauf kehrten die Japaner den Spieß um: sie ließen durch Torpedoboote — besondere Minenboote hatten sie nicht — nachts Minen legen, so daß ein russisches Linienschiff mit dem Admiral Makarow an Bord in die Luft flog und ein anderes schweren Schaden litt .... So wogte der Minenkrieg hin und her — mit dem Ergebnis, daß beide Flotten in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt und gezwungen waren, bei jeder Bewegung Minensucher vorauszuschicken. In der Schlacht vom 10. August 1904 brachten die Japaner eine Neuerung: sie streuten durch Torpedoboote im Angesicht der Russen Minen aus, so daß diese nicht an ihrem Kurs festhalten konnten und erheblich in Nachteil kamen.

Da somit die Minen sich als eine sehr brauchbare Waffe erwiesen hatten, wandte man sich in allen Kriegsflotten eifrig ihrer Handhabung zu. Fast überall wurden besondere Organisationen für den neuen Dienstzweig geschaffen: so in Deutschland 1905 die Minenkompagnie (jetzt Minenabteilung genannt) zur Ausbildung im Minen- und Minensuchdienst, während England eine Minensuchflotille aus Fischdampfern bildete, um sich in den heimischen Gewässern vor Minen zu schützen, und den gleichen Dienst bei der Hochseeflotte einer Anzahl von Torpedokanonenbooten mit besonderen Einrichtungen übertrug.

Die Anwendung von Minen im Seekrieg legt die größten Vorteile in die Hände der schwächeren Flotte. Dagegen wird die Legung von Minen namentlich von Mächten gefürchtet werden, die infolge der überlegenen Zahl ihrer Kriegsschiffe durch besonders große Verluste bedroht sind.

Daher hat England, während es sich allen grundlegenden Reformen des Seekriegsrechts widersetzte, auf der zweiten Haager Konferenz mit der Biederkeit des Menschlichkeitsapostels beantragt, die Verwendung von Seeminen so weit zu verbieten, daß sie nur noch dann gelegt werden dürfen, wenn sie verankert und so konstruiert sind, daß sie beim Losreißen von der Verankerung sofort unschädlich werden. Deutschland hat dem widersprochen und zwar an der Seite anderer Großmächte. Es hat eindringlich betont, daß es keineswegs unumschränkte Freiheit in der Verwendung der Seeminen beanspruche und durchaus nicht die Absicht habe, bei einem Seekrieg auf allen Meeren Minen auszustreuen, ebenso wenig wie es der Meinung huldige, daß nicht alles ausdrücklich Verbotene erlaubt sei. Aber wenn wir uns auch der

großen Verantwortung gegenüber den Neutralen und der Schiffahrt bewußt seien und ohne unbedingt zwingende militärische Gründe nicht zu der Verwendung von Minen greifen würden, so könnten wir doch auf die Möglichkeit ihrer Benutzung einstweilen nicht verzichten. Wir machten jedoch den Vorschlag, die Verwendung von nicht verankerten Minen auf die Dauer von fünf Jahren zu verbieten.

Der Vorschlag wurde nicht angenommen. Nach langen Verhandlungen kam am 16. Oktober 1907 ein internationales Abkommen über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen zustande. Es wurde dadurch verboten:

1. Unverankerte selbsttätige Kontaktminen zu legen, außer wenn sie so eingerichtet sind, daß sie spätestens eine Stunde nach Entfernung des Legenden unschädlich werden.

2. Verankerte selbsttätige Kontaktminen zu legen, wenn diese nicht unschädlich werden, sobald sie sich von ihrer Verankerung losgerissen haben.

3. Torpedos zu verwenden, wenn diese nicht unschädlich werden, nachdem sie ihr Ziel verfehlt haben.

Nach Artikel 7 des Abkommens sollten diese Bestimmungen nur zwischen den Vertragsmächten und nur dann gelten, wenn alle Kriegführenden dazu gehörten. Bisher haben Rußland und die Türkei, Serbien und Montenegro das Abkommen nicht ratifiziert, so daß Artikel 7 formell keine Gültigkeit hat.

Dennoch hat sich die deutsche Regierung an jenes Abkommen gehalten — außer an diejenigen Punkte, denen sie von vornherein widersprochen hat. Dies gilt insbesondere von einer Vorschrift in Artikel 2 der zweiten Haager Konferenz, durch den untersagt wird, vor Küsten und Häfen des Gegners selbsttätige Kontaktminen zu dem alleinigen Zwecke zu legen, die Handelsschiffahrt zu unterbinden. Der deutsche Delegierte Freiherr Marschall von Bieberstein hat sowohl in der Kommission wie im Plenum bemängelt, daß durch die Hervorhebung des Zweckes der Maßregel in die Rechtsnorm ein subjektives Moment hineingetragen werde, das sich in den übrigen Bestimmungen der Abmachung nicht finde und das bei seiner praktischen Handhabung notwendig zu Schwierigkeiten führen müsse, zumal da der Artikel von dem „alleinigen" Zwecke der Maßregel spricht. Dieser Erklärung hat sich der französische Delegierte Léon Bourgeois durchaus angeschlossen. Deutschland und Frankreich haben das Abkommen daher nur unter entsprechendem Vorbehalt zu Artikel 2 unterzeichnet. Das Deutsche Reich hat diesen Vorbehalt auch bei der Ratifikation ausdrücklich aufrecht erhalten.

Einstweilen ist der Gebrauch der Seeminen von allen Seemächten entgegen den wiederholten Vorschlägen des Institut de droit international beibehalten worden. So haben auch die neutralen Staaten das Recht, zum Schutz ihrer Neutralität in ihren eigenen Gewässern verankerte Kontaktminen auszulegen. Auf der 25. Tagung des ebengenannten internationalen Insti-

tuts für Völkerrecht (24. August bis 1. September 1912 in Christiania) wurde sogar dagegen Einspruch erhoben, daß in der Beratung über die Abschaffung des Seebeuterechts von dem Berichterstatter E. Rolin vorgeschlagen wurde, in Meerengen das Legen von Minen zu verbieten, weil in diesen wichtigen Straßen der Schutz des Welthandels den Rechten der Kriegführenden vorgehen müsse. Dagegen wurde eingewendet, es sei eine unrechtmäßige Benachteiligung der Kriegführenden und ihres selbstverständlichen Rechts auf Verteidigung, wolle man ihnen das Legen von Minen in den Meerengen untersagen, ohne diese gleichzeitig dem Gegner dadurch zu verschließen, daß man sie für neutral erklärt.

Die meiste Berechtigung hat der Einspruch gegen Seeminen von neutraler Seite. Auf der zweiten Haager Konferenz, also zwei Jahre nach Abschluß des russisch-japanischen Krieges, führten die Delegierten Chinas darüber Beschwerde, daß noch jetzt die chinesischen Küstenschiffe mit Vorrichtungen ausgestattet werden müßten, um schwimmende Minen aufzufangen und zu zerstören, da sie nicht nur die hohe See, sondern auch die chinesischen Territorialgewässer unsicher machten. Trotz aller Vorsicht sei eine sehr beträchtliche Zahl kleiner Schiffe mit voller Besatzung dadurch vernichtet worden, ohne daß Europa etwas davon erfahren habe; 500—600 Chinesen seien dabei ums Leben gekommen. Man wird Loreburn beipflichten, wenn er meint: „Wenn diese Zerstörungsmaschinen nicht verankert sind und keine Vorrichtung haben, die sie unschädlich macht, so sind die möglichen Folgen ihrer Verwendung so entsetzlich und so unleugbar, daß selbst Leute, die gewohnheitsgemäß über das spotten, was sie ‚Humanitätsduselei‘ nennen, sich entsetzt und empört darüber ausgesprochen haben“ [1]).

Indessen ist es eben Sache der Kriegführenden, falls sie nicht nur Minen an der eigenen oder der feindlichen Küste verankern, sondern auch Streuminen auswerfen, etwa um die Verfolgung durch ein feindliches Geschwader zu hindern, dafür nur solche Minen zu benutzen, die nach bestimmter Zeit blind, d. h. unwirksam werden. Dazu muß man allerdings technisch auf der Höhe stehen. Unter den 234 Minen, die im ersten Kriegshalbjahr an der holländischen Küste angeschwemmt wurden, befanden sich die französischen und englischen in ganz überwiegender Mehrzahl. Wir haben allen Grund, anzunehmen, daß die deutschen Minen weit zuverlässiger sind, wie andererseits die Wirkung unseres Torpedosprengstoffs um so furchtbarer ist. Als unmittelbar nach Kriegsausbruch der deutsche Hilfskreuzer „Königin Luise“ die Heldentat ausführte, in der Themsemündung Minen zu streuen, konnte er zwar von einem englischen Kriegsschiff in Grund geschossen werden — dieses selbst aber wurde gleichzeitig durch eine Mine zerstört. Auch im übrigen ist die deutsche Flotte in der Handhabung von Minen wie in allen seemännischen Leistungen ersten Ranges der englischen überlegen.

[1]) Loreburn a. a. O. S. 132.

Um so mehr versucht England, sich durch Verleumdungen zu helfen. Schon am 20. September 1914 hat es gegen die Art der Verwendung von Minen durch die deutschen Seestreitkräfte Einspruch erhoben. Dabei behauptete es, die Deutschen legten Minen, ohne eine bestimmte militärische Operation im Auge zu haben. Als ob es im Kriege üblich wäre, dem Gegner durch eingeschriebenen Brief mitzuteilen, welchen Zweck man mit jeder einzelnen kriegerischen Handlung verfolgt!

Auch kann sich der englische Widerspruch nicht einmal auf irgend ein völkerrechtliches Abkommen stützen. Außer den angeführten drei Beschränkungen verbietet nichts das Legen von Minen im offenen Meere, nicht einmal auf Wasserstraßen, die dort entlang führen. Die wenigen Engländer, die sich die Mühe machten, in die Verhandlungen und Beschlüsse der Haager Konferenz hineinzusehen, haben daher auch zugeben müssen, daß dadurch die Auslegung von Minen auf hoher See nicht verboten ist.

Keinen parlamentarischen Ausdruck aber gibt es für die Tatsache, daß die englische Regierung am 20. September 1914 den Deutschen die Gemeinheit vorgeworfen hat, sie verwendeten zum Auswerfen von Minen Fischerboote, die scheinbar dem Fischfang oblägen, vielleicht unter Mißbrauch neutraler Flaggen. England weiß sich eben nicht in die Ueberraschung zu finden, daß die deutsche Kriegsflotte der seinen an Mut ebenso wie an technischer Geschicklichkeit überlegen ist. Andererseits scheut es selbst so wenig davor zurück, die Gemeinheit der Benutzung neutraler Flaggen für Kriegszwecke zu begehen — wie der Geheimerlaß der britischen Admiralität anfangs Februar 1915 zeigt —, daß es sich nicht vorzustellen vermag, es könne auf der Welt Mächte geben, deren Anstandsgefühl solche Niedrigkeit verbietet.

---

7. Abschnitt.

Die Londoner Deklaration und der Krieg gegen Deutschland.

Im März 1908 erließ die britische Regierung eine Einladung zu einer Seekriegsrechtskonferenz in London. Auf dieser „Londoner Konferenz", die mit kurzer Unterbrechung vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 tagte, waren außer sämtlichen Großmächten die Niederlande und Spanien vertreten. Am letzten Sitzungstage wurde die sog. Londoner Deklaration unterzeichnet.

Die Hauptaufgabe der Zusammenkunft sollte in der Schaffung einheitlicher Regeln des Seekriegsrechts nach einer Anzahl von Richtungen, wie z. B. für die Frage der Konterbande oder der Blockade, bestehen. Die so geschaffenen Regeln sollten alsdann die Grundlage für die Einsetzung eines

internationalen Prisengerichtshofes bilden, wie von der letzten Haager Konferenz 1907 beschlossen war.

Auch die russische Regierung legte auf das Zustandekommen der Konferenz besonderes Gewicht, während Deutschland der Einladung nur zögernd folgte. Das Endergebnis verdient wohl von der Weltgeschichte auf einer derjenigen Seiten verzeichnet zu werden, auf denen die blutigsten Ironien zusammengestellt werden. Denn während Deutschland sich streng an die am 26. Februar 1909 festgelegte Londoner Deklaration hielt, wurde sie von England selbst und von seinen Verbündeten Rußland und Frankreich in Fetzen gerissen.

15 Seemächte haben die Deklaration unterzeichnet. Es ist in ihr auf der einen Seite bisheriges Gewohnheitsrecht in feste Form gegossen, auf der anderen Seite älteres Recht oder älterer Brauch genauer bestimmt. Endlich sind neue Rechtsgrundsätze für den Seekrieg aufgestellt. Von besonderer Bedeutung schienen die Londoner Beschlüsse für die Neutralen zu sein, deren Schiffahrt gegen Uebergriffe der Kriegführenden besseren Schutz erhalten sollte. Die Willkür der Kriegführenden wenn nicht auszuschließen, so doch in bestimmte Schranken zu verweisen, ist ja die Hauptaufgabe des ganzen internationalen Kriegsrechts — eine Aufgabe, aus deren Lösung die Neutralen nicht minder erhebliche Vorteile ziehen wie die kriegführenden Parteien selbst.

Die Deklaration gliedert sich in 9 Kapitel, von denen die längsten und bedeutendsten die beiden ersten sind, die von der Blockade und der Konterbande handeln, während das dritte von neutralitätswidriger Hilfe, das vierte von der Zerstörung neutraler Prisen, das fünfte von dem Flaggenwechsel, das sechste von der Begriffsbestimmung der feindlichen Eigenschaft, das siebente von dem Geleit, das achte von dem Widerstand gegen Durchsuchung und das neunte vom Schadenersatz spricht.

Die endgültige Unterzeichnungsfrist der Deklaration sollte am 30. Juni 1909 ablaufen. England hat sie nicht ratifiziert, während Deutschland und viele andere Mächte sie unterzeichneten, auch im italienisch-türkischen Kriege beide Parteien sich an die Bestimmungen der Deklaration hielten. England ist seinem alten Ruf treu geblieben, jeden Fortschritt des Völkerrechts unmöglich zu machen. Die Regierung zwar ist äußerlich für die Deklaration eingetreten — ob dies aber ehrlich war, läßt sich nach den Enthüllungen, die der Krieg 1914/15 brachte, schwer sagen. Die konservative Partei hat die Deklaration abgelehnt, während die Reichskonferenz des Jahres 1911 die Ratifizierung befürwortete. Das Gesetz ist im Oberhaus zu Fall gekommen.

Die britische Admiralität hat damals erklärt, ihrer Meinung nach sei unter den vorliegenden Umständen der Einfluß der Deklaration auf die Seekriegführung Englands gering. In der Flotte selbst war deutlich eine leb-

hafte Strömung gegen die Deklaration zu beobachten, die ein Gesetz „made in Germany“ genannt wurde.

Die Londoner Seerechtserklärung ist auch von Staaten, die sie noch nicht unterzeichnet hatten — immer England ausgenommen — befolgt worden. Ebenso hat die interparlamentarische Union bei ihren Zusammenkünften in Brüssel 1910, in Genf 1912 und im Haag 1913 den Mächten die endgültige Annahme dieser Bestimmungen über das internationale Seekriegsrecht dringend empfohlen.

Nach alle dem hätte sich die englische Regierung, wenn sie gewollt hätte, für die Beobachtung der Bestimmungen der Londoner Deklaration erklären können, als der Krieg 1914 ausbrach. Sie hat jedoch vorgezogen, die Deklaration als ein wertloses Stück Papier zu behandeln, obwohl sie öffentlich ihre Anhänglichkeit dafür kundtat. Verträge über das Völkerrecht mit diesem Staat abzuschließen oder auch nur anzubahnen, kann also fast als zweckloses Vergnügen gelten. Leben die Londoner Beschlüsse nach einiger Zeit wieder auf, so wird die Veranlassung nur in den schweren Nackenschlägen zu suchen sein, die England zu seiner Verblüffung in diesem Kriege erhielt, — oder in dem energischen Einspruch der Neutralen, die unter der Nichtbeachtung dieser Beschlüsse sehr viel ärger leiden als Deutschland.

* * *

Eine Hauptaufgabe der Londoner Deklaration war die Schaffung eines obersten Prisengerichts, an das man von den Prisengerichten der einzelnen Länder hätte appellieren können. Einstweilen ist es bei der lächerlichen Praxis früherer Jahrhunderte geblieben, wonach jeder Staat nach eigenem Gutdünken Prisengerichte einsetzt, die nur aus Rechtsgelehrten und fachmännischen Beisitzern der eigenen Nation bestehen und die dennoch — in eigener Sache — ein Urteil darüber fällen sollen, ob die Aufbringung eines feindlichen Handelsschiffes zu Recht erfolgt sei, ob es also als gute Prise gelten könne oder nicht.

Der Wunsch, an Stelle dieses Systems, das die äußerste Willkür ermöglicht, wenn sie auch nicht in jedem Falle eintritt, einen internationalen Gerichtshof zu setzen, der über die im Kriege gemachten Prisen in der Tat nach den Grundsätzen des bestehenden Rechts und der Billigkeit entscheidet, wird auf die Dauer aus dem Gewissen der Kulturvölker nicht mehr verschwinden. England mag an noch so vielen Konferenzen scheinbar eifrig teilnehmen und dann die Ratifizierung verweigern, — es wird sich eines schönen Tages, und zwar wahrscheinlich sehr bald, dennoch dem Gewissensdruck der übrigen Nationen fügen müssen. Auch die Prisenhofkonvention vom 18. Oktober 1907, an deren Ausarbeitung auf der zweiten Haager Friedenskonferenz die englischen Delegierten besonders eifrig teilnahmen, ist von England nicht unterzeichnet worden.

Die britischen Pharisäer betonten dem gegenüber, daß die englischen Prisengerichte gewöhnlich mit hervorragenden Juristen besetzt seien und so

unparteiisch urteilten, daß sie auch im feindlichen Lande häufig Anerkennung gefunden hätten. Tatsächlich hat man in der völkerrechtlichen Literatur die Organisation der britischen Admiralitätsgerichte der letzten Menschenalter — in denen England keinen großen Seekrieg führte! — nicht selten als Vorbild für das richterliche Prisenhofsystem aufgestellt, das seinen Gegensatz in dem administrativen Prisenhofsystem hat; zwischen beiden unterscheidet man noch ein gemischtes System, Prisengerichte also, die zum Teil aus Juristen, zum Teil aus Verwaltungsbeamten zusammengesetzt sind.

Indessen können die englischen Prisengerichte schon aus dem Grunde keineswegs als Vorbild dienen, weil sie jede Vertretung der beteiligten feindlichen Privatpersonen für unzulässig erklären. Wie kann man von einem „Gericht" sprechen, wenn diejenige Partei, die alles zu verlieren hat, darin überhaupt nicht vertreten ist! Vom gerichtlichen Verfahren ist hier nur der Name geborgt, zusammen mit ein paar äußeren Formen, die aber gerade dadurch, daß jeder Inhalt aus ihnen geschwunden ist, die schwersten Vorwürfe herausfordern. Keine Bezeichnung ist scharf genug, um solche Heuchelei zu kennzeichnen.

Gegen die Einsetzung eines internationalen Prisengerichtshofs ist eingewendet worden, er sei deshalb schwer oder gar nicht möglich, weil ein Gesetzbuch, nach dem er entscheiden könne, nicht existiere. Die Prisengerichte der einzelnen Länder entscheiden nach den dort geltenden Gesetzen, die mehr oder weniger gerecht ausgelegt werden. Deutschland hatte sich zur Pflicht gemacht, wie auch das Verhalten der Regierung in dem Kriege zeigte, in dieser Beziehung mit äußerster Gewissenhaftigkeit zu verfahren. Dagegen erscheint uns die Handlungsweise Englands als von nackter Selbstsucht diktiert. Die dortige Regierung hatte die internationale Anstandspflicht, nachdem sie selbst die einleitenden Schritte getan hatte, um durch die Londoner Seekriegskonferenz die materiell-rechtlichen Regeln festzulegen, nach denen der internationale Prisengerichtshof zu entscheiden habe, entsprechende Vorschriften für die eigenen Prisengerichte zu erlassen. Da dies nicht geschehen ist, da im Gegenteil sogar die von den Prisengerichten Betroffenen dort nicht einmal vertreten sein dürfen, so haftet England auch in dieser Beziehung der Makel der Scheinheiligkeit und der bewußten Heuchelei an.

Der zweite Haager Kongreß glaubte, ein internationales Oberprisengericht einsetzen zu können, obwohl das materielle Prisenrecht noch unfertig ist. Er hat das leider noch nicht zustande gekommene Oberprisengericht beauftragt, in erster Linie nach etwa vorhandenen Verträgen Recht zu sprechen, in zweiter nach dem allgemeinen Völkerrecht, in dritter nach den Grundsätzen von Recht und Billigkeit. Diese internationale Anerkennung des Vorhandenseins bestimmter Grundsätze für das moderne Völkerrecht, nach denen sich Recht sprechen lasse, ist für die Entwickelung der Zukunft von

großer Bedeutung. Wenn also auch der internationale Prisengerichtshof noch nicht das Licht der Welt erblickt hat, so liegt doch selbst in diesem noch unausgeführten Verlangen der zweiten Haager Konferenz ein bedeutsamer Keim für die Zukunft, während zwei weitere unter den insgesamt 13 von ihr geschlossenen Abkommen — über die Beschränkungen des Seebeuterechts und über die Behandlung feindlicher Kauffahrteischiffe bei Kriegsbeginn — von der großen Mehrzahl der beteiligten Staaten ratifiziert wurden, also ein fester Bestandteil des heutigen Völkerrechts geworden sind.

Daß sich England auch über diese Bestimmungen hinwegsetzt, sobald es ihm paßt, ist unbestreitbare Tatsache. Der Versuch, die in Antwerpen liegenden deutschen Schiffe, die nach den Grundsätzen der zweiten Haager Konferenz nicht mehr angetastet werden durften, unmittelbar vor der Uebergabe der Stadt an die Deutschen zu zerstören, stellt einen unverantwortlichen Bruch des Völkerrechts dar.

Das Seebeuterecht ist in seiner heutigen Gestalt für die Völker unserer Kulturgemeinschaft ein Unding geworden. Die zur See schwächeren Staaten halten nur deshalb an ihm fest, weil sie infolge der unklaren und bedenklichen Haltung Englands vor den schwersten Uebergriffen im Seekrieg nicht sicher sind, dann also wenigstens England empfindlich an einer seiner verwundbarsten Stellen, seinem überseeischen Handel, treffen wollen. Aber eine Barbarei ist und bleibt das Seebeuterecht verglichen mit dem heutigen Landkriegsrecht. In der zweiten Haager Konferenz ist auch das letztere kodifiziert worden. Da ist z. B. bestimmt (Artikel 23g), daß es verboten ist, feindliches Eigentum zu zerstören oder einzuziehen, falls dies nicht durch die Kriegsnotwendigkeit dringend gefordert wird. Artikel 46 bestimmt unzweideutig: „Privateigentum kann nicht konfisziert werden." Und Artikel 47 besagt ebenso klar: „Plünderung ist schlechthin verboten." Alle diese Grundsätze sollen plötzlich auf See nicht mehr gelten. Während der Truppenführer eine Sendung Getreide oder Holz, Petroleum oder Wolle nur mit Beschlag belegen darf, sobald sein Truppenteil dieser Dinge bedarf, und während er dann dafür entweder bezahlen oder einen Empfangsschein ausstellen muß, kann der Seeoffizier diese Güter, sobald er sie auf irgend einem feindlichen Schiff trifft, entweder mit Beschlag belegen oder nach Gutdünken in jeder möglichen Weise zerstören.

Ja es gibt Liebhaber des Seekriegs, die diese Praxis des „sink, burn and destroy" geradezu als Ideal aufstellen. Man glaubt, dem Pau-wau eines Menschenfresserstammes beizuwohnen, hört man die Freudenschreie eines Gibson Bowles über diese prächtige Art eines Seekriegs mit an. Dieser Mann hat vor Jahren ein Buch über die Pariser Deklaration veröffentlicht, während er 1910 in einem weiteren Buche die Haager Konvention samt der Londoner Deklaration angriff. Man schrieb die ablehnende Haltung des Oberhauses und eines Teils der öffentlichen Meinung ein wenig auch seiner

Agitation zu. Stets vertrat er die Theorie der nacktesten Gewalt: Großbritannien dürfe sich durch keinerlei internationale Bestimmungen über die Art der Seekriegführung binden lassen, weil dadurch seine Seeherrschaft leide, ja, weil solche Bindung eine unerträgliche Beleidigung des britischen Volkes sei. Sich in die Abhängigkeit internationaler Verträge zu begeben, sei stets der Beweis für die Unfähigkeit der leitenden Staatsmänner. Politische oder wirtschaftliche Notwendigkeiten für England, sich auf solche Bindungen einzulassen, lägen nicht vor. Für Gibson Bowles war es ein Triumph, als Lord Fisher im November 1914 zur Admiralität zurückkehrte „in dem kritischen Augenblick, wo gerade noch Zeit ist, die Seeleute von den Rhethorikern zu erretten und die Flotte von den Diplomaten zu befreien". Schon jetzt sei der größte Teil des Haager Abkommens vom Jahre 1907 unwirksam geworden. Auch die übrigen Haager Konventionen müßten bedeutungslos werden. Die Londoner Deklaration aber sei „ohne Autorität, tot und dahin und ohne irgend welche Wirksamkeit". Zu Beginn des Krieges habe das Auswärtige Amt, um „sein Gesicht zu wahren", sich im allgemeinen noch auf den Standpunkt der Deklaration gestellt. Seit der Verordnung vom 29. Oktober jedoch, obwohl diese nicht ganz klar sei, habe die Londoner Deklaration aufgehört zu existieren. Der Erlaß einer neuen Verfügung über die Grundsätze des Seekriegs durch die Admiralität wird von Bowles allerdings scharf verurteilt. Denn so würde von neuem versucht, die Tätigkeit der britischen Flotte in die papiernen Fesseln der Bureaukratie zu schlagen; und abermals nur, um das Gesicht einiger hoher Beamter zu wahren. Bowles hat dagegen die Hoffnung, daß Lord Fisher sich das nicht gefallen lassen werde — er wisse doch, was Krieg wirklich sei . . .

Wir staunen nicht darüber, daß sich so barbarische Stimmen erheben, die ebenso gut von einem der verbündeten Senegalneger stammen könnten, wohl aber über die bedenklichere Tatsache, daß sie lebhaften Widerhall in der öffentlichen Meinung Englands fanden.

Das Verhalten der englischen Regierung zu den Londoner Beschlüssen im Kriege 1914/15 reiht sich würdig den völkerrechtlichen Traditionen Großbritanniens an. Nach außen hin sucht man den Anschein zu erwecken, als ob man sich streng an das Völkerrecht halte — während man es heimlich so durchlöchert, daß es nur noch ein Fetzen Papier ist.

Zu Beginn des Krieges erklärte England, es wolle sich an die Beschlüsse halten, da Frankreich und Rußland die gleiche Absicht kundgegeben hätten. Ja es verpflichtete sich, den Generalbericht der Londoner Konferenz als für sich bindend anzusehen, der mancherlei wichtige, in den Artikeln der Londoner Deklaration nicht festgelegte Einzelfragen löst und infolgedessen scheinbar mit vielen englischen Seekriegsgewohnheiten aufräumt, die für die Neutralen kaum minder bedeutende Schädigungen brachten als für den Feind Englands.

Aber diese Bindung, zu der sich die englische Regierung bekannte,

obwohl infolge der Weigerung des Oberhauses die Londoner Beschlüsse von Großbritannien nicht ratifiziert worden waren, sollte nur gelten „soweit als möglich“. Durch diesen Zusatz wurde die ganze Erklärung (die Order in Council vom 20. August 1914) völkerrechtlich wertlos. Denn wenn man ein Stück aus der Londoner Deklaration herauslöst, so fällt das Ganze in sich zusammen — zumal da in Artikel 65 ausdrücklich bestimmt ist, daß die Beschlüsse ein unteilbares Ganzes bilden. Können doch völkerrechtliche Bindungen ebenso wie jeder Vergleich vor Gericht nur dadurch zustande kommen, daß jede der Parteien auf mancherlei Forderungen verzichtet, die ihr sehr am Herzen liegen, um den Gegner zu dem gleichen Schritt zu veranlassen. Erklärt man nachher, daß man sich an den Vergleich allerdings halte, aber nur „soweit als möglich“, daß man sich also gerade über solche Bestimmungen hinwegsetzen will, die man mit den eigenen Interessen für unvereinbar hält, so bricht man dem Ganzen das Genick.

Der von der deutschen Presse erhobene Vorwurf, England treibe mit der scheinbaren Bindung an die Londoner Deklaration durch die „Order in Council“ vom 20. August 1914 nur wieder sein altes heuchlerisches Spiel, besteht also zu Recht — um so mehr, als der Generalbericht der Londoner Konferenz durch diese Verfügung nur allen britischen Prisengerichten „als eine bindende Erklärung der Bedeutung und der Absicht der erwähnten Deklaration“ vorgeschrieben wird, während alle Fälle, die nicht den Prisengerichten unterliegen, nicht nach den Ausführungen jenes Generalberichtes beurteilt werden sollen.

Dieser Fall liegt z. B. für die mit wahrer Leidenschaft betriebene Gefangennahme deutscher Wehrpflichtiger auf neutralen Schiffen vor. Nach den Londoner Beschlüssen darf nur jede „in die feindliche Streitmacht eingereihte Person“, die an Bord eines neutralen Schiffes fährt, zum Kriegsgefangenen gemacht werden. Hat das Fahrzeug die Reise nur unternommen, um „in die feindliche Streitmacht eingereihte Personen“ zu befördern, so kann es außerdem beschlagnahmt und seine Besatzung kann ebenfalls in die Kriegsgefangenschaft abgeführt werden. In dem Generalbericht ist aber ausdrücklich bemerkt, daß über die Bedeutung des „Eingereihtseins“ zwar gewisse Zweifel beständen, daß aber „abgesehen von rein juristischen Gründen“ die Meinung, Reservisten und andere nicht aktiv dienende Personen würden durch diese Bestimmung nicht betroffen, „den praktischen Bedürfnissen besser zu entsprechen scheine und im Geiste der Verständigung allseitig angenommen wurde.“ Wenn daher auf holländischen, italienischen, norwegischen und spanischen Schiffen durch England und seine Verbündeten deutsche Reservisten, ja sogar Deutsche, von denen man nur annahm, daß sie sich freiwillig zum Heeresdienst melden wollten, aufgebracht und gefangengesetzt wurden, ist dies eine Verletzung der Londoner Beschlüsse, die durch kein scheinbares Entgegenkommen an anderer Stelle wieder gutgemacht werden kann.

Auch das Hin- und Herschwanken der englischen Regierung in dieser Beziehung ist kennzeichnend für die Methoden, deren sie sich bedient. Ende Oktober erklärte sie, die britischen Seeoffiziere sollten beim Durchsuchen der neutralen Schiffe feindliche Wehrpflichtige bis zu einer Anzahl von 50 Köpfen für das Schiff unbehelligt durchlassen. Natürlich erregte das in England einen Sturm der Entrüstung, im Ausland ungläubiges Staunen, da man die Einhaltung der Schranken, die — nach den Worten der „Westminster Gazette" — „das Gesetz und die Höflichkeit ziehen", auch dann von England nicht gewohnt ist, wenn sie, wie dasselbe Blatt schreibt, nicht aus Rücksicht auf den Feind geschieht, „sondern lediglich, um den englischen Namen fleckenrein zu halten und die eigenen Beziehungen zu den neutralen Staaten nicht zu stören". Schon am 26. Oktober jedoch erklärte die englische Regierung wieder das Gegenteil, so daß sie nun in der erwünschten Lage war, zahlreiche deutsche Reservisten auf neutralen Schiffen gefangen zu nehmen, auf denen sie sich in unklugem Vertrauen auf die amtlichen Erklärungen Englands und die Zusicherung neutraler Konsuln eingeschifft hatten. Dieser englische Schurkenstreich — so nannte die „Kölnische Zeitung" ein solches Verfahren — wurde noch dazu von der englischen Presse gebilligt. So meinte die „Times": Den ersten Befehl zugunsten der feindlichen Reservisten habe die Regierung anscheinend in dem Bestreben erteilt, neutrale Schiffe so wenig wie möglich zu behelligen — die Admiralität aber sei dabei nicht beteiligt gewesen...... Kann man besser dartun, daß eine Erklärung der englischen Regierung ebensowenig Wert hat wie die Zusicherung eines betrügerischen Kaufmanns, der seine Mitmenschen übers Ohr haut, indem er ihnen Schriftstücke vorlegt, die, wie sich nachher herausstellt, infolge eines absichtlichen Formfehlers rechtsungültig sind?

Nicht weniger trügerisch war das Verhalten der englischen Regierung gegenüber den Bestimmungen über die Blockade.

Im Widerspruch zu den Londoner Beschlüssen verlangte die Verfügung vom 20. August 1914, daß die Behörden des feindlichen Staates unmittelbar nach Erklärung einer Blockade den sämtlichen in ihrem Hoheitsbereich liegenden Schiffen, auch den neutralen, das Bestehen der Blockade bekannt gebe. Diese Anmaßung, die den feindlichen Behörden aufzubürden sucht, was bisher Pflicht des Befehlshabers der blockierenden Seestreitkräfte war, bestand vom 20. August bis zum 29. Oktober 1914. Am letzteren Tage erschien eine neue „Order", die abermals die Annahme der Londoner Beschlüsse verkündete — unter gleichzeitiger Abänderung diesmal nun wieder anderer Bestimmungen.

Während durch Artikel 4 der Pariser Deklaration 1856 ausdrücklich bestimmt wurde, daß eine Blockade, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, d. h. durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden muß, die hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes tatsächlich zu verhindern, erklärte England ferner kurzerhand die Nordseesperre — allerdings unter sorgfältiger

Vermeidung des Wortes „Blockade". Tatsächlich aber ist durch die Erklärung der britischen Admiralität vom 3. November 1914, die ganze Nordsee sei als Kriegsgebiet zu betrachten, nichts Geringeres erfolgt als die Wiedereinführung der alten 1856 abgeschafften „papiernen Blockade", die man kennzeichnenderweise früher „blocus anglais" nannte [1]).

Die Admiralität versuchte dadurch, die neutrale Schiffahrt von dem Wege um die Nordspitze von Schottland abzuschrecken und sie statt dessen durch den Aermelkanal zu pressen, wo sie damals noch — deutsche Unterseeboote waren in den westlichen Teil des Kanals noch nicht vorgedrungen — sich bequem überwachen und belästigen ließ [2]).

Diese Einschnürung des neutralen Seehandels durch ein Blockadeverfahren, dem man nur diesen Namen nicht mehr zu geben wagt, geschah unter dem Vorgeben der Fürsorge für die Sicherheit der Neutralen: denn die Deutschen hätten auf offener See, ohne jede Ordnung und unter Mißbrauch einer neutralen Flagge, Minen gelegt und so das Leben aller Seefahrenden ruchlos gefährdet. Tatsächlich ist die Behauptung des Mißbrauchs einer neutralen Flagge Lüge. Zudem ist erwiesen, daß treibende Minen auf offener See von Deutschland nicht ausgelegt sind und daß die zahlreichen an der holländischen und norwegischen Küste angeschwemmten Minen englischen Ursprungs waren.

Nicht weniger heuchlerisch ist England in diesem Kriege mit dem Konterbanderecht umgesprungen. In den Londoner Beschlüssen gibt es kein wichtigeres Kapitel als das zweite, das sich mit dieser Frage beschäftigt. In dem Generalbericht ist seine Wichtigkeit ausdrücklich betont. Insbesondere die Unterscheidung der Konterbande in absolute und relative stellte einen großen Fortschritt dar, zumal da die absolute Konterbande scharf dadurch bestimmt schien, daß nur solche Dinge darunter verstanden werden sollten, die ausschließlich für den Krieg Verwendung finden könnten. England (und seine Verbündeten) haben jedoch die Grenzlinie zwischen der absoluten und relativen Konterbande nun wieder so völlig verwischt, daß die Bestimmungen der Londoner Deklaration dadurch fast wertlos geworden sind. Im Zusammenhang damit ist die berüchtigte Forderung der „einheitlichen Reise" wieder aufgefrischt. Vor allem aber sind die Londoner Beschlüsse durch England und seine Verbündeten dadurch zerrissen, daß sie als Kriegskonterbande alle diejenigen Gegenstände — auch der relativen Konterbande — betrachten, die an Bord eines neutralen Schiffes direkt oder indirekt für einen Agenten des feindlichen Staates oder für einen Kaufmann oder irgend eine andere Person bestimmt sind, die „von der Obrigkeit des feind-

[1]) Professor Dr. Heinrich Pohl, England und die Londoner Deklaration. Berlin, Guttentag, 1915. S. 13.

[2]) Siehe den Wortlaut dieses Nordseeerlasses der britischen Admiralität bei Pohl a. a. O., S. 106 f.

lichen Staates abhängig" ist. Dies wurde durch die Verfügung vom 29. Oktober 1914 bestimmt, die sogar so weit geht, zu bestimmen, daß der Agent nicht einmal im feindlichen Lande ansässig zu sein braucht.

Die Willkür, der sich infolgedessen die Neutralen ausgesetzt sehen, übersteigt alle Begriffe. Der gesamte Außenhandel der kleineren Staaten, die sich gegen den englischen Freibeuter nicht wehren können, wird dadurch unter seine Gewalt gestellt. „Die Holland-Amerika-Linie verlangt nunmehr von den Empfängern in Rotterdam eine schriftliche, durch den englischen Konsul legalisierte Erklärung, daß die mit ihren Dampfern ankommenden, als relative Konterbande erklärten Waren zum Verbrauch in Holland oder in einem nicht gegen England kriegführenden Staat bestimmt sind. So bekommt der englische Konsul, d. h. die englische Regierung, Kenntnis von allem, was nach Holland eingeführt wird, und damit hat England diesen neutralen Staat überhaupt unter seiner Kontrolle. England soll Anfang Oktober der holländischen Regierung zugesagt haben, künftig keine holländischen Schiffe mehr anzuhalten mit Ladungen von Nahrungsmitteln, deren Ausfuhr aus Holland verboten ist. Das kommt darauf hinaus, daß England den Holländern ihre Ausfuhrverbote diktiert[1])."

Ebenso rücksichtslos hat England die Kriegskonterbande-Freiliste der Londoner Deklaration zerrissen. Am 21. September 1914 hat es erklärt, daß nun z. B. auch Erze, Eisenerze, Kupfer, Blei, Glyzerin, Gummi, Häute und Felle als relative Konterbande betrachtet würden — obwohl sie durch die Londoner Beschlüsse auf die Freiliste gesetzt waren. Die Ausfuhr dieser Dinge aus den neutralen Staaten, namentlich aus Schweden und Norwegen, wurde dadurch eine Zeitlang schwer gestört, bis die Erbitterung in Skandinavien so anstieg, daß England es für geraten hielt, mildere Saiten aufzuziehen.

Am 24. Dezember 1914 hat die „London Gazette" eine erweiterte Liste der Gegenstände veröffentlicht, die nun von England als Kriegskonterbande betrachtet wurden:

Waffen aller Art einschließlich Sportwaffen, Teile davon, Geschosse, Ladungen, Patronen aller Art, Pulver, Explosivstoffe, deren Ingredienzien, Harzprodukte, Kampfer, Terpentin, Kanonenlafetten, Protzwagen, Feldschmieden, Teile davon, Distanzmesser, Teile davon, Kleider, Kleidungsstoffe, Sattel, Zugtiere, Tragtiere, Zaumzeug, Lagerausrüstungen, Panzerplatten, Eisenlegierungen, Molybdänum, Vanadium, Nickel, Kobalt, Hämatit, Mangan, Roheisen, Erze zu deren Bereitung, ferner Aluminium, Alumina, Aluminiumsalze, Antimon, Antimonsulphide, Antimonoxyde, Kupfer, Blei, Stacheldraht, Geräte zu dessen Montierung und Durchschneidung Kriegsschiffe, deren Zubehör, Unterwassersignalapparate, Luftfahrzeuge, deren Bestandteile und Zubehör sowie Automobile und deren Bestandteile, Gummireifen, Material und Reparaturartikel dafür, ferner Gummi, Eisenkies, mineralische Oele, Motorspiritus, Apparate zur Herstellung und Ausbesserung von Waffen und Kriegsmaterial, Nahrungsmittel für Menschen und Tiere, Gold, Silber, gemünzt oder in Stangen, Papiergeld, ferner im Krieg benutzbare Fahr-

---

[1]) Professor Dr. Heinrich Pohl, Kölnische Zeitung vom 5. November 1915.

zeuge, alle Wasserfahrzeuge und Docks sowie deren Bestandteile, Eisenbahn- und Telegraphen- und Telephonmaterial, Heizstoffe, Hufeisen sowie Material für Fußbekleidung, Häute, Leder aller Arten, Feldstecher, Teleskope, Chronometer, alle nautischen Instrumente.

Noch in einem anderen wichtigen Punkt ist die Londoner Deklaration durch den Dreiverband vernichtet worden. Artikel 38 hatte klar bestimmt: „Auf Grund einer früher ausgeführten, aber bereits vollendeten Beförderung von Kriegskonterbande kann eine Beschlagnahme nicht bewirkt werden." Einwendungen gegen diesen Satz waren auf der Konferenz nicht laut geworden, vielmehr konnte in der zweiten Plenarsitzung vom 7. Dezember 1908 ausdrücklich festgestellt werden, daß diese Bestimmung mit den Grundsätzen des schon geltenden Rechts in Einklang stehe. Jetzt aber ist auch diese Bestimmung rückwärts revidiert worden, indem England den Grundsatz aufstellte: „Ein neutrales Schiff, dem es gelungen ist, Konterbande für den Feind mit Hilfe von falschen Papieren zu transportieren, kann wegen des Transports dieser Konterbande aufgebracht werden, wenn es vor Beendigung seiner Rückreise angetroffen wird."

Alles dies macht den Eindruck, als komme es England nicht nur darauf an, seine Feinde zu schädigen, sondern auch den Neutralen den Seehandel zu verleiden. In den Erklärungen, mit denen die britische Regierung ihr völkerrechtswidriges Verhalten zu decken sucht, findet man die lebhaftesten Anklänge an die Tonart des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts. Haben doch hochtrabende Worte England stets zur Verfügung gestanden, sobald es Krieg gegen einen anderen Staat führte.

Die deutsche Regierung hat auf die englische „Order in Council" vom 20. August 1914 sowie auf ein Dekret des französischen Präsidenten im „Journal officiel" vom 26. August 1914 sowie auf die englische Verfügung vom 21. September 1914, die weitere Einschränkungen der Londoner Beschlüsse brachte, in einer kurzen und sachlichen Erklärung vom 10. Oktober 1914 geantwortet, die sie selbst dahin zusammenfaßte:

„Die Verordnungen und darüber hinausgehend die Seestreitkräfte Großbritanniens und Frankreichs setzen sich hiernach über die in der Londoner Seekriegrechtserklärung niedergelegten Regeln in willkürlichster Weise hinweg. Sie verfolgen ausgesprochenermaßen den Zweck, durch Lahmlegung des neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft ihrer Gegner zu treffen, und greifen dabei in unzulässiger Weise sowohl in den legitimen Handel der Neutralen mit dem Gegner als auch in den Handel der Neutralen untereinander ein. Die Londoner Erklärung ist zwar bisher nicht ratifiziert worden; wie indes die Bevollmächtigten der Signatarmächte mit Einschluß der britischen und französischen in der Einleitenden Bestimmung ausdrücklich festgestellt haben, entsprechen die Regeln der Londoner Erklärung im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechts. Die von Großbritannien und Frankreich beliebten Verletzungen der Londoner Erklärung stellen sich daher zugleich als Verletzungen des Völkerrechts dar, die umso schwerer ins Gewicht fallen, als Großbritannien in Kriegen, in denen es neutral war, wie beispielsweise im russisch-japanischen Kriege, gegen solche Rechtsverletzungen auf das nachdrücklichste Einspruch erhoben hat (vgl. das englische Blaubuch Russia Nr. 1, 1905, Correspondence respecting Contraband of War, S. 8 ff.).

„Die Kaiserlich deutsche Regierung hat bisher die Bestimmungen der Londoner Erklärung streng beobachtet, auch deren Inhalt in der deutschen Prisenordnung vom 30. September 1909 (Reichs-Gesetzbl. S. 275) sinngetreu wiedergegeben; an dieser Haltung hat sie sich selbst durch die flagranten Rechtsverletzungen ihrer Gegner nicht irre machen lassen. Sie muß sich indes die Frage vorlegen, ob sie an diesem Standpunkt noch länger festhalten kann, wenn die feindlichen Mächte das von ihnen eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte sich solche Neutralitätsverletzungen zu ungunsten deutscher Interessen gefallen lassen. Für die deutsche Regierung würde es daher von Wert sein, zu erfahren, welche Stellung die neutralen Mächte zu dem völkerrechtswidrigen Verhalten Großbritanniens und Frankreichs einzunehmen gedenken, und ob sie insbesondere gegen die an Bord ihrer Schiffe vorgenommenen Gewaltakte an deutschen Personen und deutschem Gut einschreiten wollen."

* *
*

Die neutralen Staaten sind durch die Seewillkür Englands in eine mehr als bedenkliche Lage versetzt worden. Von holländischer Seite wurde Anfang November 1914 mit Recht betont, daß die englischen Erklärungen mit den liberalen Vorschriften der Londoner Beschlüsse in unversöhnlichem Widerspruch stehen, daß der Unterschied zwischen der relativen und der absoluten Konterbande dadurch aufgehoben ist und daß die britische Regierung, damit noch nicht zufrieden, mit noch strengeren Maßregeln drohe. Entdecke sie nämlich, daß eine feindliche Regierung Vorräte für Heer und Flotte aus einem neutralen Lande oder durch dessen Vermittlung empfange, so behalte sich England vor, alle relative Konterbande, die nach diesem neutralen Lande verfrachtet wird, wegzunehmen. Der neutrale Staat würde dann für seinen Handel durchaus dem feindlichen Lande gleichgestellt sein. Es genüge dann, wenn eine Sendung Zigarren, die nicht einmal Kriegskonterbande seien, aus Holland zum deutschen Heere gelange, damit England den Handel Hollands und seiner Kolonien völlig lahmlegen könne. Diese von England in Aussicht gestellte Maßregel gleiche sehr einer selbst von ihm früher für unerlaubt angesehenen Handelsblockade neutralen Gebietes.

In der Tat ist damit die Sachlage scharf umschrieben. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß Holland es nur den deutschen Unterseebooten zu danken hat, daß ihm ein Schicksal erspart blieb, wie England es im Burenkriege portugiesischen Kolonien bereitete. Damals nahm die britische Regierung für alle Sendungen nach dem portugiesischen Ostafrika-Hafen Lourenco-Marquez das Recht in Anspruch, die neutralen Schiffe auf Kriegskonterbande zu durchsuchen. England bestimmte, es dürfe in diesen neutralen Hafen nur soviel an Mehl, Lebensmitteln, Kriegsgerät usw. gehen, wie er für sich unmittelbar gebrauche. In Deutschland wurde damals lebhaft die Frage erörtert, ob England nicht im Fall eines Krieges mit uns versuchen würde, ebenso gegen die holländischen und belgischen Häfen zu verfahren, namentlich wenn Frankreich mit England verbündet sei, um so alle Verbindungen Deutschlands mit dem Weltmarkt zu sperren. In Deutschland meinte man, falls die

Niederlande und Belgien sich dies von England gefallen ließen, würden wir das Recht haben, diese Länder militärisch zu besetzen. England scheint dadurch nachdenklich gestimmt worden zu sein, erörterte jedenfalls die Frage nicht weiter.

1914/15 schämte es sich nicht, den Neutralen dieselbe Gewalt anzutun, gegen die es 1904, als Rußland sie übte, den schärfsten Einspruch erhoben hatte. Damals beklagte sich Lord Lansdowne dem Zarenreich gegenüber, daß es „ohne Achtung der wohlbekannten Rechte der Neutralen" in den Seehandel eingriffe. Zehn Jahre später tat England genau dasselbe — nur in wesentlich schärferer Form. Am meisten leiden Holland und die skandinavischen Staaten. Die Schiffe dieser Länder wurden durch die Erklärung der Nordseesperre zu einem riesigen Umweg gezwungen, der die Frachten außerordentlich verlangsamte und verteuerte.

Die schwedische Regierung war die erste, die mannhaft dagegen auftrat, indem sie gegen die Bekanntmachung der englischen Admiralität Einspruch erhob und sich völlige Handelsfreiheit vorbehielt. Auch erlaubte die schwedische Kriegsversicherungskommission den Versicherten, ihre Schiffe ohne Aenderung der Prämien entweder durch den Aermelkanal oder auf dem von England vorgeschriebenen Wege zu fahren. Außerdem haben sich die Regierungen der drei nordischen Staaten zusammengeschlossen, um gegen die Vergewaltigung ihrer Rechte vorstellig zu werden. Mitte November veröffentlichten sie eine in würdigem Ton gehaltene Protestnote:

„Darauf bedacht, die strikteste Unparteilichkeit zu beobachten, und in der Ausübung ihres Handels von dem Geiste vollkommenster Loyalität gegenüber den Kriegführenden erfüllt, haben die neutralen Länder geglaubt, sich auf die Unverletzbarkeit der grundlegenden Sätze des internationalen Rechtes verlassen zu können. Indessen haben sie von Tag zu Tag zu ihrem Schaden feststellen müssen, daß Kriegführende das Recht in Anspruch nehmen, Grundsätze anzuwenden, die mit den Interessen der Neutralen ebenso unverträglich sind wie mit dem Völkerrecht. Die gegenwärtige Krise wird eines Tages ein Ende nehmen. Dann werden die kriegführenden Staaten sicherlich nicht darüber ungehalten sein, einige derjenigen Grundsätze noch in Geltung vorzufinden, die ihnen in der Vergangenheit teuer waren und deren ruhmreiche Verfechter sie oft gewesen sind. Sich der Grundsätze des Völkerrechts erinnern, heißt das gemeinsame Erbe der zivilisierten Nationen bewahren und verhindern, daß die Fortschritte verfallen, die man mehr als hundertjährigen Anstrengungen verdankt."

Nicht minder schwer haben unter der englischen Willkürherrschaft der Handel und die Industrie Italiens, Spaniens und der Schweiz gelitten. Auf die Neutralitätsbrüche Englands im Suezkanal braucht nur kurz hingewiesen zu werden.

Eine der merkwürdigsten Erscheinungen war die unentschlossene Haltung der Vereinigten Staaten. Sie muß um so mehr in Verwunderung setzen, als jeder kriegerische Konflikt der nordamerikanischen Union mit irgend einem anderen Staat bisher England regelmäßig offen oder heimlich auf der Seite des anderen gefunden hat. Die ärgsten Erinnerungen der Geschichte Nordamerikas knüpfen sich an Brutalitäten englischer Truppen oder Seestreitkräfte. Die Geschichte des Unabhängigkeitskrieges weiß davon nicht

minder zu erzählen wie die des Krieges 1814, in welchem die Engländer die Bundeshauptstadt Washington verbrannten. In dem Bürgerkrieg 1861—1865 stand England mit unverhohlener Schadenfreude auf Seite der Südstaaten. Es ist lehrreich, daß damals zwei Agenten der letzteren an Bord eines britischen Handelsschiffes durch ein amerikanisches Kriegsschiff festgenommen, aber auf den Einspruch Englands, diese Handlung sei ungesetzlich und würde mit Krieg beantwortet werden, sofort freigelassen wurden. Trotz dieser Handlung des Präsidenten Lincoln nahm sich die „Times" heraus, über den Kapitän des amerikanischen Kriegsschiffes zu schreiben: „Er ist unglücklicherweise ein zu treuer Typus eines Volkes, für dessen schändliche Mission er verpflichtet ist. Er ist ein idealer Yankee. Die Schwachen einzuschüchtern, über die Hilflosen zu triumphieren, alle Gesetze und Gebräuche mit Füßen zu treten, absichtlich die heiligsten Instinkte der menschlichen Natur zu vergewaltigen, zu spionieren, so lange sich keine Gefahr zeigt, und sich zu drücken und fortzulaufen, wenn wirklich Gefahr droht, dies sind die Tugenden der Rasse, die vorgibt, die Führerin der Zivilisation und die Prophetin des menschlichen Fortschritts zu sein. Laßt die Yankeebrut mit der Handlung des Kapitäns Wilkes gerichtet sein" [1]).

Hatte Lincoln den Freilassungsbefehl gegeben, weil er der Ansicht war, daß die Festnahme der südstaatlichen Agenten nicht mit den idealen Forderungen zu vereinbaren war, welche die Union oft vertreten hatte, so haben sich die Vereinigten Staaten andererseits wiederholt gegen Mißbräuche des Seekriegsrechts gewehrt. 1870 hat der amerikanische Staatssekretär Fish französische Kriegsschiffe, die sich vor die amerikanischen Häfen legten, um deutsche Handelsschiffe abzufangen, energisch fortgewiesen. 1914/15 aber ist es bei lahmen Protesten geblieben. Am 28. Dezember 1914 erst wurde eine Note an England gerichtet, in der die Vereinigten Staaten auf besserer Behandlung ihres Handels bestanden und in Aussicht stellten, England müsse sonst hohen Schadenersatz für ungesetzliche Festhaltung amerikanischer Schiffsfrachten zahlen. Dann hat sich Amerika sowohl mit einer langen Hinauszögerung der Antwort einverstanden erklärt als damit, daß im wesentlichen doch Großbritannien bei seiner Willkür gegen den Handel der Union blieb. In allen Kriegen bisher war man ganz anders verfahren; so setzte die amerikanische Regierung im Burenkrieg durch ihr entschlossenes Auftreten durch, daß sämtliche Sendungen, die aus den Vereinigten Staaten nach Lourenco-Marquez gingen, gleichgültig, ob sie für portugiesisches oder für Burengebiet bestimmt waren, von England nicht mehr angehalten wurden. Präsident Wilson hat aber vermieden, ebenso energisch vorzugehen — was England nach allen Erfahrungen gezwungen haben würde, alsbald klein beizugeben. Vielmehr hat sich die Union selbst die Erniedrigung gefallen lassen, daß ein

---

[1]) Lossing: History of the United States. Bd. 6, S. 540.

Schiff der Holland-Amerika-Linie, „Nieuw Amsterdam", im Januar 1915 unmittelbar im Angesichte von New York von dem britischen Hilfskreuzer „Caronia" angehalten wurde. Die amerikanischen Milliardenlieferungen in Waffen, Kriegsgerät und Schießbedarf an die Dreiverbandsmächte haben die Union eben ihre innerliche Freiheit verlieren lassen und sie allen englischen Wünschen viel geneigter gemacht, als mit der eigenen Geschichte, den nationalen Interessen und der Fürsorge für das Völkerrecht verträglich ist. Wer weiß, ob die Vereinigten Staaten diese schiefe Haltung nicht noch einmal — etwa in einem Krieg mit Japan — zu büßen haben werden.

* * *

Letzten Endes entwickelt sich die Nichtachtung der Londoner Beschlüsse durch England dazu, daß es sämtliche Waren ohne irgend welchen Unterschied, die auf neutralen Schiffen an einen feindlichen Staat gehen, beschlagnahmt und daß es den Seehandel der neutralen Staaten, soweit auch nur die Möglichkeit besteht, daß er Sendungen umfaßt, die später auf dem einen oder anderen Wege dem Feinde zugute kommen, derartig einschnürt, daß er kaum Atem holen kann. In der Order in Council vom 29. Oktober 1914 sind scharfe Drohungen gegen die Neutralen enthalten:

„Wo zur Befriedigung eines der Hauptstaatssekretäre Seiner Majestät dargetan wird, daß die feindliche Regierung Lieferungen für ihre Streitkräfte von einem neutralen Lande oder durch ein neutrales Land bezieht, kann er verfügen, daß in Ansehung von Schiffen, die nach einem Hafen dieses neutralen Landes bestimmt sind, der Artikel 35 der genannten (Londoner) Deklaration keine Anwendung findet. Eine solche Verfügung soll in der ‚London Gazette' bekanntgemacht werden und in Geltung bleiben, bis sie widerrufen wird. So lange die Verfügung in Kraft steht, soll ein Schiff, das relative Kontrebande nach einem Hafen in jenem neutralen Lande bringt, von der Beschlagnahme nicht verschont bleiben."

In dem französischen Dekret vom 6. November 1914 kehrt die gleiche Drohung wieder. Sie besagt offenbar, daß man den Begriff der Konterbande gegenüber einem neutralen Staat, der sich nicht in Englands Willen fügt und der nicht über genügende Machtmittel gebietet, überhaupt nicht mehr anerkennen, vielmehr jede Ware, die unter Umständen für den Feind bestimmt sein könnte, beschlagnahmen will. Das bedeutet nichts anderes, als den neutralen Seehandel ebenso zu behandeln wie den des Feindes.

Von den Londoner Beschlüssen ist also tatsächlich nichts übrig geblieben. Nicht einmal das, was England damals hauptsächlich erreichen wollte, wird jetzt von ihm im Auge behalten. Damals arbeitete es darauf hin, daß auf die Freiliste die Rohstoffe der Textilindustrie gesetzt würden, so daß sie in Zukunft nicht mehr als Konterbande angesprochen werden sollten — vor allem Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf, ebenso die daraus gewonnenen Garne.

Um Deutschland auf die Knie zu zwingen, hat England 1914/15 Baumwolle wie alles andere, was für uns von Wert ist, für Konterbande erklärt. Als die Vereinigten Staaten — nicht im Interesse Deutschlands,

sondern um den eigenen Geldbeutel zu füllen — verlangten, Baumwolle sei von der Beschlagnahme auszunehmen, begann England dasselbe Spiel der halben Gewährung und der plötzlichen Weigerung, das es immer wieder anwendet. Genau das gleiche wiederholte sich in der Frage der Zufuhr von Lebensmitteln. Auch diese sind von Großbritannien schließlich als absolute Konterbande erklärt worden, im schärfsten Widerspruch zu den Londoner Beschlüssen wie zu allen Forderungen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit.

Aber es liegt nun einmal im Wesen der Sache, daß England zu dieser Brutalität kam und sich gar noch damit brüstete. Auf einer abschüssigen Bahn gibt es kein Halten. Wer zunächst Pfennige stiehlt, geht alsbald zu Markstücken über und wird sich, ist die Gelegenheit günstig, als Dieb an Tausendmarkscheinen versuchen. Die innere Logik der Tatsachen läßt daher auch nicht zu, daß eine kriegführende Macht damit beginnt, zwar nach außen hin ihr „Gesicht zu wahren", indem sie erklärt, völkerrechtliche Bestimmungen wie die Londoner Deklaration beachten zu wollen — wenn auch mit gewissen ganz kleinen und unbedeutenden Ausnahmen — und daß sie dann ehrlich bei kleinen Ausnahmen bleibt. Nein: sie wird und muß tiefer sinken.

Dieselbe innere Logik der Geschichte führt jedoch andererseits endlich dazu, daß ein Staat, der immer wieder das Völkerrecht beugt und für sich alle Vorteile beansprucht, während er den anderen alle Unannehmlichkeiten auf die Schultern ladet, endlich zu Fall kommt. Die Aushungerung, die England Deutschland zugedacht hatte, muß es nun am eigenen Leibe erfahren. Die Nemesis der Geschichte, von der es sich nicht erwischen zu lassen glaubte, wird nun endlich ihr Ungewitter über sein Haupt entladen.

---

8. Abschnitt.

Englands Willkür gegen die Neutralen.

„Denn die höchste Ungerechtigkeit ist, daß man gerecht scheine, ohne es zu sein."
Plato, Der Staat.

Von einem internationalen Seerecht kann im Altertum nicht gut gesprochen werden, da es den Begriff des Völkerrechts nicht kannte. Dagegen zeigen sich im Mittelalter Anfänge sowohl des Völkerrechts zu Lande wie des Seerechts. Keime des letzteren lassen sich zu Beginn des 12. Jahrhunderts beobachten, als Gottfried von Bouillon die „Assises" von Jerusalem feststellte. Zur selben Zeit wurden die Gewohnheiten der französischen und niederländischen Seefahrer in den „Rooles d'Oléron" zusammengefaßt. Daraus entwickelte sich gegen Anfang des 14. Jahrhunderts einerseits das Seerecht von Wisby, andererseits das „Consolato del Mare". Das in Barcelona abgefaßte „Consolato del Mare" wurde für die Seevölker zunächst

des Mittelmeers, alsdann auch für die der nördlichen Meere maßgebend; die späteren Rezesse der Hansa (1561) beruhen darauf. Das Recht der Flagge wurde dadurch völlig von dem der Ladung getrennt. Feindliche Waren durften fortgenommen werden. Fuhren sie auf einem neutralen Schiff, so blieb letzteres jedoch frei. Ein Schiff unter feindlicher Flagge dagegen war selbst dann gute Prise, wenn es nur neutrale Güter trug; letztere eignete man sich jedoch nicht an.

Staatliche Verträge über das Seekriegsrecht wurden schon im Mittelalter geschlossen. So erkannte England gewisse Rechte der Neutralen in Verträgen mit spanischen und portugiesischen Staaten vom Jahre 1351 an. In einem französisch-türkischen Vertrage wurde 1604 bestimmt, Waren von der Türkei feindlichen Völkern dürften auf französischen Schiffen nicht weggenommen werden. Aus demselben Jahre liegt ein Vertrag zwischen Spanien und England vor, der den Begriff der Konterbande bestimmte. Im 17. Jahrhundert sind Verträge häufig, die den Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut!" festlegen. Das geschah beispielsweise in den Handelsverträgen zwischen Frankreich und Spanien von 1659, zwischen England und Portugal von 1641 und 1684, zwischen England und Frankreich von 1667, zwischen England und Holland von 1674 und 1688. Selbst in dem Friedensschluß von Ryswick, der 1697 den Krieg zwischen den mächtigsten Seestaaten jener Zeit (Frankreich, England, Holland und Spanien) abschloß, wurde dieser Grundsatz wiederholt, und ebenso im Frieden von Utrecht 1713. Die Neutralen sollten freien Verkehr mit den nicht blockierten Häfen kriegführender Staaten haben, mit Ausschluß von Waffen und Kriegsbedarf.

Mit dem Emporkommen herrschender Seemächte im 17. und 18. Jahrhundert änderten sich diese Gebräuche. England nicht minder wie Frankreich erließen Gesetze oder Befehle, die der fremden Schiffahrt nicht viele Rechte ließen. Insbesondere seit der „Ordonnance de la marine du mois d'août 1661", die von Colbert verfaßt war, wurde es üblich, das ganze Recht an die Flagge zu binden. Ein Jahrhunderte altes internationales Seerecht wurde also rückschrittlich geändert. Die Folgen waren Willkür und Verwirrung [1]).

Als in dem Pariser Kongreß 1856 über die Friedensbedingungen des Krimkrieges verhandelt wurde, machte der Vorsitzende, der französische Graf Walewski, den Vorschlag, das Friedenswerk mit einer Erklärung von weltgeschichtlicher Bedeutung zu krönen. Der Westfälische Kongreß, der den 30jährigen Krieg abschloß, habe die Gewissensfreiheit begründet, der Wiener Kongreß, der die napoleonischen Kriege beendete, habe die Abschaffung des Negerhandels und die Freiheit der Flußschiffahrt durchgesetzt; möge der Pariser Kongreß die Grundlagen des Seekriegsrechts festlegen. In der Tat einigte man sich am 16. April 1856 über folgende Deklaration:

[1]) Max Jähns: Ueber Krieg, Frieden und Kultur. 2. Aufl. Berlin 1893. S. 379 f.

„1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft. — 2. Neutrale Flagge deckt feindliche Ware, ausgenommen Kriegskonterbande. — 3. Neutrales Gut darf, abgesehen von Kriegskonterbande, nicht erbeutet werden. — 4. Blockaden müssen, um gültig zu werden, tatsächlich sein, d. h. die Macht, welche zu ihrer Aufrechterhaltung bestimmt ist, muß genügen, um den Zugang zur feindlichen Küste wirklich zu hindern."

Dieser „Pariser Deklaration" traten binnen kurzem fast sämtliche europäischen Mächte bei. Das Seekriegsrecht hatte dadurch erheblich bestimmtere Formen erhalten, und — nicht minder wichtig — es hatte mit vielem aufgeräumt, was dem sittlichen Bewußtsein der Kulturwelt widersprach und was man so lange nur beibehalten hatte, weil England nicht darauf verzichten wollte.

Während aber England hatte zugeben müssen, daß die Kaperei aus der Kriegführung als ungesetzlich verschwand, die es so lange verteidigt hatte, konnte es sich doch von den seeräuberischen Ueberlieferungen seiner Vergangenheit innerlich so wenig lösen, daß es in jedem neuen Kriege darauf zurückfiel. Nur wenn es selbst zu den neutralen Staaten gehörte, vertrat es plötzlich deren Rechte gegenüber den Kriegführenden mit Inbrunst. Kam es jedoch als kriegführender Staat auch nur theoretisch in Betracht, so galten plötzlich alle diese Grundsätze nichts mehr. Es hatte dann nur noch die Untaten seiner eigenen Geschichte im Auge, auf die deshalb ein Blick geworfen sei, um zu zeigen, wie sehr es in jedem eigenen Krieg die Rechte der Neutralen enger und enger einzuschnüren suchte, so daß ihnen der Verkehr auf dem Meer schließlich so gut wie unmöglich gemacht wurde.

Als England in den Kriegen des 18. Jahrhunderts erstarkt war, setzte es an die Stelle der alten völkerrechtlichen Abmachungen grenzenlose Willkür. Auch Frankreich hatte sich ebensowenig wie Holland oder Spanien gescheut, anerkannte Bestimmungen des Seekriegsrechtes umzubiegen oder nach ihren Interessen gewaltsam auszulegen. Aber selbst die Handhabung der französischen Seeherrschaft, die der englischen bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts überlegen zu sein pflegte, war nicht so drückend gewesen wie die Paschawirtschaft, die England nun begann. Wir kennen aus jener Zeit nicht ein Beispiel dafür, daß England dem Seekriegsrecht eine Auslegung hätte zuteil werden lassen, wie sie z. B. Frankreich in dem Handelsvertrag mit der nordamerikanischen Union vom 6. Februar 1778 übte. Der darin ausgesprochene Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut!" wurde durch Erlaß der französischen Regierung vom 26. Juli sämtlichen neutralen Staaten zugebilligt, indem sie französischen Kreuzern verbot, neutrale Schiffe zu nehmen, selbst wenn sie zwischen feindlichen Häfen fuhren — vorausgesetzt, daß diese nicht blockiert waren und daß man keine Konterbande führte. Allerdings behielt sich Frankreich das Recht vor, dieses Zugeständnis zurückzunehmen, falls der Feind nicht innerhalb 6 Monaten zu der gleichen Erklärung bereit sei. Da

England die Zustimmung verweigerte, trat der französische Erlaß, der für die Neutralen einen erheblichen Fortschritt bedeutet hätte, nicht in Kraft.

Je zahlreicher seit den mit dem 14. Jahrhundert einsetzenden technischen und nautischen Fortschritten der Schiffahrt und mit der Vermehrung der Zankäpfel über See (durch die Entdeckung der Neuen Welt und wichtiger Schiffahrtswege) die Seekriege zwischen den modernen Völkern wurden, desto häufiger wurden auch die Rechte der Neutralen bedroht. Brach ein Krieg aus, so schien es zuweilen vorteilhafter, sich daran zu beteiligen, als unparteiisch zu bleiben. Im ersteren Falle konnte man selbst Schläge austeilen, fremde Schiffe kapern, überhaupt jene Politik der Brandschatzung treiben, wie sie früher den Hauptbestandteil des Seekriegs ausmachte. Blieb man neutral, so mußte die eigene Schiffahrt unter den Uebergriffen der Kriegführenden bedenklich leiden.

Namentlich seit dem Ende des 17. Jahrhunderts bürgerte sich dieser Zustand ein. Nachdem England und Holland am 22. August 1689 sich gegen Frankreich verbündet und alle französischen Häfen und Küsten in Blockadezustand erklärt hatten, nahmen sie zahlreiche neutrale Schiffe weg. Am ärgsten wurden dadurch Dänemark und Schweden betroffen, die daher 1693 einen Neutralitätsvertrag schlossen, um den Uebergriffen der Kriegführenden entgegenzutreten. Stellte das auch keine unmittelbare Beteiligung am Kriege dar, so blieb ein so energisches Auftreten nicht ohne Wirkung. Aehnliches geschah während des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges (1776—1783). Schon vor seinem Ausbruch hatte England begonnen, die Rechte der Neutralen noch rücksichtsloser mit Füßen zu treten als gewöhnlich, so daß sich bei allen Seestaaten heftige Mißstimmung geltend machte. Als England holländische Schiffe fortnahm, obwohl sie durch ein holländisches Kriegsschiff geleitet wurden, erklärte 1778 auch Holland den Krieg, nachdem bereits Frankreich und Spanien gegen England im Kriege begriffen waren. Um aus der „splendid isolation" — dieses Wort des Hetzers zum Burenkriege paßt auch auf jene Zeit — herauszukommen, in die Albion dadurch versetzt ward, suchte es Rußland durch Bestechung Potemkins (sie kostete 1 Million Mark) zu gewinnen.

Das Ergebnis war jedoch (insbesondere dank der Tätigkeit des russischen Reichskanzlers Panin), daß Katharina II. sich durch die bestimmte Formulierung seekriegsrechtlicher Grundsätze zugunsten der Neutralen gegenüber den kriegführenden Mächten an die Spitze einer Bewegung stellte, die das mißhandelte Völkerrecht zur See plötzlich bedeutend vorwärts brachte. Auf Katharinas Anregung kam ein Bund der bewaffneten Neutralität zustande, der am 28. Februar 1780 die Bestimmungen des Utrechter Friedens wieder zu beleben wußte. Um die Mitte desselben Jahres schlossen Dänemark und Schweden besondere Verträge mit Rußland, um den Schutz der Neu-

tralität nötigenfalls gegen alle Angriffe durch ihre Flotten gemeinsam zu schützen. Alsbald trat auch Friedrich der Große bei, „dessen Ansehen mehr als eine Seemacht galt“[1]). Es dauerte nicht lange, bis sämtliche Staaten von Seegeltung mit alleiniger Ausnahme Englands diesem Neutralitätsbund sich angeschlossen hatten.

Damit hatte sich Rußland, das bisher weder in der Schiffahrt noch in den Abmachungen des Völkerrechts eine nennenswerte Rolle gespielt hatte, das aber seine volle Macht für den neuen Grundsatz einsetzte, an die Spitze einer Bewegung gestellt, deren Zielforderung alsbald in die allgemeine Rechtsanschauung der Völker überging.

England hatte, nach alter Gewohnheit, am 28. Februar 1780 Rußland seine völlige Unschuld beteuert: es handle stets im Sinne der allgemein anerkannten Grundsätze des Völkerrechts; die russische Flagge achte es usw. usw. Aber es mußte doch nachgeben. Die englischen Kapereien hörten alsbald auf, auch neutrale Schiffe wurden nicht mehr in seine Häfen eingebracht, und Ende 1781 erschien eine mildere Kaperordnung für die englischen Schiffe. Zu dem Versailler Frieden von 1783 andererseits zog man die Vertreter des nordischen Neutralitätsbundes nicht zu, wenn man auch die Bestimmungen des Utrechter Friedens zugunsten der neutralen Schiffahrt erneuerte. Als jedoch in einer Unterhausdebatte 1786 Marquis Lansdowne darin eine Anerkennung der Grundsätze des Neutralitätsbundes von 1780 sah, erklärte die Regierung: die Utrechter Bestimmungen hätten nur Gültigkeit für die vertragschließenden Mächte, seien also keine allgemeine Regel und kämen anderen Staaten gegenüber nicht in Betracht[2]).

In der Tat gelang es England, die Grundsätze des Bundes von 1780 in die Luft zu sprengen. Unter schlauer Benutzung der weitgehenden Befürchtungen, die alle regierenden Häupter der französischen Revolution entgegenbrachten, wurde Katharina II. durch England am 25. März 1793 dafür gewonnen, 25 Kriegsschiffe in der Ost- und Nordsee kreuzen zu lassen, um den Verkehr der Neutralen mit Frankreich zu unterbinden. Wieder einmal wurde das Seekriegsrecht behandelt, als habe es nie gelebt. England verfuhr mit allen nach Frankreich segelnden oder auch nur verdächtig scheinenden Fahrzeugen nach eigenem Ermessen. Enthielten sie Lebensmittel oder französische Waren, oder ließ sich dies auch nur vermuten, so wurde Beschlag darauf gelegt. Französische Häfen wurden in Blockadezustand erklärt, ohne daß dieser durchgeführt wurde — nur um aus dem alles Völkerrecht aufhebenden Gebrauch der Blockadeerklärung Nutzen zu ziehen. Kein

---

[1]) Büsch: Völkerseerecht. Hamburg 1800.

[2]) Eine ausführliche Schilderung der unablässigen Uebergriffe Englands gegen die Rechte der Neutralen und der Kriegführenden gegen Ende des 18. und Beginn des 19. Jahrhunderts findet sich bei Dr. Alexander von Peez und Paul Dehn: Englands Vorherrschaft. Bd. 1: Aus der Zeit der Kontinentalsperre. (Leipzig: Duncker & Humblot, 1912).

Wunder, daß die Franzosen ebenso handelten. Die Schiffahrt der Neutralen litt furchtbar.

Wieder schlossen sich daher Dänemark und Schweden (27. März 1794) zusammen, um für die Dauer des Krieges ihre Handelsschiffe durch ihre Kriegsflotten gegenseitig schützen zu lassen. Der Neutralitätsbund des Jahres 1780 hatte eine Bestimmung darüber versäumt, ob neutrale Handelsschiffe, sobald sie von einem neutralen Kriegsschiffe geleitet wurden, sich durch ein Schiff der Kriegführenden untersuchen lassen mußten. Während England 1781 behauptete, das Untersuchungsrecht stehe ihm für seine Kriegsschiffe auch in solchen Fällen zu, hatte Rußland diesen Grundsatz zurückgewiesen: es genüge, wenn der Kommandant des begleitenden Kriegsschiffes versichere, daß die von ihm geleiteten Schiffe keine Konterbande führten. Dennoch wurden am 25. Juli 1799 dänische Handelsschiffe, obwohl von einer dänischen Fregatte geleitet, im Kanal von den Engländern weggenommen, weil der dänische Kriegsschiffkommandant die Durchsuchung der Schiffe verweigerte. Auch die Fregatte mußte sich ergeben. Der Einspruch Dänemarks ob dieser Verletzung des Seekriegsrechts wurde von England durch die Entsendung einer Flotte von 16 Kriegsschiffen beantwortet, die Mitte August 1800 vor Kopenhagen erschien und durchsetzte, daß die dänische Regierung am 29. August auf den Einspruch gegen das Durchsuchungsrecht verzichtete. England gab darauf die mit Beschlag belegten Schiffe zurück — es fürchtete ein Eingreifen Rußlands. Die Neutralen waren erbittert. Schweden erhob Vorstellungen, in denen es sich beschwerte: das Wort eines Admirals, der eine Erklärung auf die Ehre seiner Nation abgebe, sollte nicht gültig sein gegen den Zweifel eines Kaperkapitäns, sondern dieser habe nun das Recht, eine Durchsuchung anzustellen, um die Wahrheit der Erklärung zu prüfen!

Größeres Aufsehen noch machte ein Ereignis, das sich ein Jahr zuvor abgespielt hatte. Am 4. September 1799 lagen auf der Reede von Barcelona zwei spanische Fregatten vor Anker. Die Engländer zwangen den Kapitän einer schwedischen Galiote, die sie widerrechtlich erstiegen, sich ohne Aenderung der Flagge den spanischen Kriegsschiffen zu nähern. Diese hatten keinen Anlaß, das neutrale schwedische Fahrzeug nicht herankommen zu lassen; plötzlich aber sprangen die Engländer zum Entern hervor und es gelang ihnen, beide spanische Kriegsschiffe zu nehmen. Allenthalben in Europa erregte dieser Vorfall Empörung. Spanien, selbst im Kriege gegen England, bat Schweden, einzugreifen. Infolgedessen verlangte Schweden Genugtuung für den Mißbrauch seiner Flagge.

Eine weitere Rücksichtslosigkeit ließ sich England Preußen gegenüber zu schulden kommen. Anfang November 1799 wurde ein preußisches Fahrzeug, das Bauholz nach Amsterdam geladen hatte, von den Engländern ohne weiteres angehalten und, da Sturm herrschte, nach Cuxhaven geschleppt. Der Hamburger Senat, von dem Preußen die Rücklieferung des Schiffes ver-

langte, war in einer Zwickmühle, da England die Erfüllung der Forderung wahrscheinlich zu neuen Brutalitäten benutzt hätte. So kaufte der Senat das gekaperte Schiff, um es dem Eigentümer zurückzustellen. Preußen jedoch gab sich hiermit nicht zufrieden, erhob vielmehr in London Beschwerde und besetzte Ende November 1799 Cuxhaven und Ritzebüttel, um es gegen England zu schützen. Großbritannien, das gegenüber einem kleineren Staate irgend welche Rücksicht nicht gekannt hätte, schwieg. Im Unterhaus äußerte sich Grey, der damals zur Opposition gehörte, am 25. März 1801: „Erklärten wir darum Krieg gegen Preußen? Legten wir Beschlag auf die in unseren Häfen befindlichen Schiffe dieser Macht? Nein, wir veranlaßten die Stadt Hamburg, daß sie das Schiff ankaufte und es dem König von Preußen zurückgab. Dies war eine sehr kleinliche Finte, aber sie half nichts. Cuxhaven wurde nicht geräumt, und der dänische Staatsminister Graf Bernstorf sagte unserem Gesandten Drummond geradezu, daß die Abmachung über eine bewaffnete Neutralität zwischen Dänemark, Schweden, Rußland und Preußen abgeschlossen worden sei. Die Verschiedenheit unseres Benehmens gegen Preußen und gegen die anderen Mächte kann bloß dem Umstand zugeschrieben werden, daß wir vor Preußens Macht uns mehr fürchteten“ [1]).

1800 griff Rußland abermals ein. Am 27. August forderte Zar Paul Preußen, Schweden und Dänemark, die mit Rußland den Neutralitätsbund von 1780 geschlossen hatten, zu seiner Erneuerung auf. Im Dezember 1800 schloß jeder dieser Staaten mit dem Zarenreich ein besonderes Abkommen, in welchem er sich verpflichtete, bestimmte Grundsätze der Neutralität in allen künftigen Seekriegen aufrecht zu erhalten. Die wichtigste Bestimmung war die, daß die Flagge die Ladung decke, feindliches Gut also mit Ausnahme von Konterbande an Bord neutraler Schiffe unantastbar sei. Als Konterbande seien nur fertige Waffen jeder Art, Schießpulver und Werkzeuge zum Gebrauch der Truppen anzusehen. Neutrale Schiffe dürften frei von Hafen zu Hafen sowie an den Küsten der kriegführenden Staaten verkehren.

Weiter besagten diese Verträge: Nur solche Schiffe brechen die Blockade, die vorher von dem Blockadeleiter gewarnt worden sind und dennoch mit List oder Gewalt einzudringen suchen. Handelsschiffe in Begleitung von Kriegsschiffen sollen nicht durchsucht werden, wenn der Kommandant des Kriegsschiffes erklärt, die Handelsschiffe hätten keine Konterbande an Bord. In blockierte Häfen dürfen neutrale Schiffe nicht einfahren. Als blockiert gilt ein Hafen nur dann, wenn die Einfahrt augenscheinlich durch die Maßnahmen der kriegführenden Macht und durch Kriegsschiffe in der Nähe gefährdet wird.

Ueber die bisherigen Abmachungen ging die Bestimmung hinaus, daß die begleitenden Kriegsschiffe eines der Neutralen aushilfsweise auch die

---

[1]) Zitiert nach Peez-Dehn a. a. O., S. 72.

Handelsschiffe eines anderen Neutralen zu schützen hätten. Den früheren Abmachungen entsprach es, wenn die Teilnehmer sich auch dieses Mal verpflichteten, jeder Verletzung der bewaffneten Neutralität gemeinsam entgegenzutreten.

England erlitt durch dieses Vorgehen eine diplomatische Niederlage ähnlich der des Jahres 1780. Wiederum sah es alle Staaten des nördlichen Europa gegen sich. Gleichzeitig wurden die Handels- und Schiffahrtsinteressen Großbritanniens in Mittel- und Osteuropa empfindlich betroffen. Gerade der Verkehr mit den Ostseeländern aber bedeutete für England — bis zum heutigen Tage ist dies, wenn auch in vermindertem Maße, geblieben — einen sehr erheblichen Teil seiner Gesamtinteressen. Getreide und Schiffsbauholz, Häute und Talg, Leder und Leinwand wurden in großen Mengen nach England ausgeführt, um mit englischen Erzeugnissen beglichen zu werden. Der englische Handel mit diesen Ländern war nun stark bedroht.

Also wehrte es sich, und wehrte sich mit den üblichen Mitteln: Verdächtigung der Gegner, Betonung der eigenen Ehrlichkeit, Bekämpfung aller Fortschritte des Seekriegsrechts. Als die zweite bewaffnete Neutralität im Unterhause zur Sprache kam, erklärte der jüngere Pitt, die englische Regierung habe trotz ihrer scheinbaren Nachgiebigkeit die „Anmaßungen" der Neutralen des Bundes von 1780 nicht anerkannt, und keiner der damaligen Verbündeten habe sich verpflichtet, sein angemaßtes Recht mit Gewalt zu behaupten. In der Thronrede vom 2. Februar 1801 sagte Georg III.: das von dem Neutralitätsbund geforderte neue Seerecht sei unvereinbar mit den Rechten Großbritanniens, seine Interessen müßten darunter leiden. Selbstverständlich wurde das Vorgehen gegen die Neutralen nicht etwa nur mit den Interessen Englands, sondern mit denen ganz Europas begründet. So rief der Herzog von Montrose im Oberhaus aus: die Sicherheit von Englands Handel, ja von ganz Europa hänge von der Beobachtung der überlieferten englischen Seegrundsätze ab. Und Pitt erklärte am selben Tage, da der König die Thronrede hielt, im Unterhaus: „Sollen wir erlauben, daß die Flotte unserer Feinde sich mit Lebensmitteln und Menschen versorgt, daß man Schießbedarf und Lebensmittel in jene Häfen führt, die wir blockieren müssen, daß neutrale Staaten nach dem Hissen einer Flagge auf irgendeiner Art von Fahrzeug südamerikanische Stoffe nach spanischen Häfen, und Schiffsbaubedarf von der Ostsee nach Brest und Toulon verfrachten? Haben wir jemals solche Grundsätze anerkannt oder danach gehandelt? Was wäre aus der Sicherheit unseres Landes geworden ohne unsere Oberseeherrschaft? Sollte sie jemals verschwinden, so würde auch der öffentliche Geist verschwinden!"

Im März 1801 trat Pitt im Unterhause den Grundsätzen des Neutralitätsbundes noch schärfer entgegen. „Wenn wir," so rief er aus, „die Aufnahme solcher Grundsätze in das Seerecht der Nationen zugeben, müßten

wir uns und unsere Flagge in die Tiefen des Meeres versenken." Ganz englisch war die Begründung, durch die er am 25. März 1801 zu beweisen suchte, wie recht es gewesen sei, den Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut!" nicht anzuerkennen: „Wäre es uns sonst so vollständig gelungen, die Seemacht und den Handel Frankreichs zu vernichten?" Vor dem Jahre 1793 habe Frankreich seinen Kolonien für 240 Millionen Mark Waren zugeführt. „Hätten wir unser Recht aufgegeben, so würde es Frankreich gelungen sein, seinen Handel und seine Seemacht wieder aus ihrem Verfall emporzuheben. Ich kann die Politik einer solchen, für nichts und wieder nichts gemachten Vergünstigung nicht begreifen, die den Handel der neutralen Mächte während des Krieges glänzender, als er selbst im Frieden war, machen und sie instandsetzen würde, den Gewinn dieses Handels mit dem Feinde zu teilen. Eine weitere Folge dieser Nachgiebigkeit würde sein, daß in den Kriegen, die wir gegen Frankreich zu führen hätten, die kleineren Mächte einen großen Vorteil darin finden würden, neutral zu bleiben oder selbst gemeinsame Sache mit dem Feinde zu machen. Dieser jakobinische Grundsatz von Menschenrechten würde uns folglich dahin führen, unsere Rechte der Willkür von vier Mächten aufzuopfern und auf alle Vorteile zu verzichten, für die wir seit so langer Zeit und mit so großem Erfolg die ganze britische Tatkraft entfaltet haben."

Selbst die Opposition stellte sich ganz auf die Seite der Regierung. Am 25. März 1801 hielt Fox eine Rede, in der es hieß: „Ich trage keine Bedenken, den einen allgemeinen Satz aufzustellen, daß ein freies Schiff die Ladung nicht frei macht, und daß ein anderer Grundsatz weder nach dem internationalen Recht noch nach der gesunden Vernunft aufrecht erhalten werden kann." Und am folgenden Tage meinte ein anderes Unterhausmitglied, Addisson: das Recht der Durchsuchung müsse allerdings mit Milde geübt werden, allein es sei für England alles und alles.

Selbstverständlich lief alles, was die Gegner Englands forderten, dem Völkerrecht durchaus zuwider. Die Sprache, deren sich der bedeutendste englische Admiral jener Zeit bediente, um dies festzustellen, läßt an Maßlosigkeit nichts zu wünschen übrig; Nelson ließ sich am 13. November 1801 im Oberhause folgendermaßen vernehmen: „Der durch das Bündnis der nordischen Mächte ausgesprochene Satz ‚Frei Schiff, frei Gut' ist so ungeheuerlich in sich selbst, so zuwider dem Völkerrecht und so beschimpfend für die Rechte Englands auf dem Meere, daß, wenn darauf bestanden werden sollte, wir nicht den Krieg mit jenen Mächten beendigen dürfen, so lange noch ein einziger Mann, ein einziger Schilling oder auch nur ein einziger Tropfen Blut in diesem Lande übrig ist."

Ein halbes Jahrhundert später jedoch vermochte selbst England seinen Widerspruch gegen einen Fortschritt des Seekriegs in dieser Beziehung nicht mehr aufrecht zu erhalten.

1792 hatte die französische gesetzgebende Versammlung angeregt, die Kaperei abzuschaffen und die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See ebenso wie zu Lande anzuerkennen. Die Hansestädte, Holland und die Vereinigten Staaten hatten zugestimmt, England hatte die Zustimmung verweigert. Während des 1793 beginnenden Krieges mit Frankreich stellten die Richter des englischen Admiralitätsgerichtshofes — der sich übrigens infolge des im englischen Staats- und Rechtslebens herrschenden Mangels an System auch mit bestimmten nicht seemännischen Fragen befassen muß —, einen neuen Grundsatz auf, der den neutralen Völkern das Recht bestritt, die Erzeugnisse anderer Nationen fremden Ländern zuzuführen. Die lange Dauer des Kriegs hatte wie gewöhnlich zur Folge, daß die Grundsätze für das Völkerrecht zur See, die zu Beginn des Kampfes von England anerkannt waren, schon nach einigen Jahren von ihm geleugnet wurden. Es erlaubte sich jeden Uebergriff. Ende 1804 nahmen die Engländer spanische Schiffe mit bedeutender Geld- und Warenladung aus Südamerika fort, während Großbritannien mit Spanien in Frieden lebte. Wenn die Neutralen Gewißheit darüber zu erlangen suchten, welche Bestimmungen von der Flottenleitung und den Prisengerichten in England für neutrale Schiffe als maßgebend angesehen wurden, so stießen sie auf ein Netz verwickelter und dehnbarer Bestimmungen, deren Zweideutigkeit nur von der Schärfe übertroffen wurde, mit der sie rücksichtslos gegen alle Nichtengländer angewandt wurden[1]).

Friedrich der Große hatte 1750 von England wiederholt Auskunft darüber verlangt, welche Waren es als Konterbande ansehen würde. Das englische Ministerium antwortete mit einer richterlichen Entscheidung, aus der man die Stimme eines priesterlichen Orakelspruchs zu vernehmen glaubt: die mündliche Erklärung eines Ministers könne zwar anzeigen, was seiner Meinung nach vermöge des Völkerrechts verbotene Waren seien, aber nie so verstanden werden, als hätte sie die Kraft eines Vertrages, der gemacht wäre, um dem Völkerrecht etwas von seiner Gültigkeit zu nehmen!

50 Jahre später hat der bedeutende Handelsrechtslehrer Büsch in seiner Schrift „Ueber das Bestreben der Völker sich im Seehandel recht wehe zu tun" (Hamburg 1800) den Londoner Admiralitätsgerichtshof (Court of Admiralty), der damals aus einem einzigen Richter bestand, den „gesetzlosesten" aller Gerichtshöfe genannt; offenbare Verletzungen jedes Rechts, wie sie 1914 der Polizeirichter von Deptford zur Schande der englischen Nation übte, schienen damals insbesondere dem Admiralitätsgerichtshof zur Last zu fallen. Büsch klagt über diesen: „Wenn ein Volk so entblößt von bestimmten Seegesetzen ist, wenn die Entscheidungen der Richter so schwankend sind, weil kein geschriebener Buchstabe zugrunde liegt, wenn diese Händel ganz und gar nicht dem übrigen bei diesem Volke

[1]) Siehe das lehrreiche Kapitel über die englische Seerechtsprechung vor 100 Jahren in dem trefflichen Buch von Peez-Dehn S. 309 ff.

statthabenden Rechtsgange gemäß behandelt werden, wenn die Richter sonst nur nach den Buchstaben entscheiden, hier aber ins Wilde räsonnieren und diskurieren dürfen, wenn sie in einem Kriege den Schaden auch aufs Schiff, in einem andern bloß auf die Ladung verteilen, ohne ein neues und verändertes Gesetz ihrer Obern anführen zu dürfen, wenn sie durch ungeheure Zögerungen solche Sachen Jahre lang dehnen und im achten Jahre zu Untersuchungen schreiten, die in den ersten Monaten hätten vollendet werden müssen, dann ist doch wohl keinem unabhängigen Staate zu verdenken, daß er seine Untertanen nicht von der Willkür solcher Gerichte abhängen lassen will."

In einem anderen Buche, dem „Versuch einer Geschichte der Hamburgischen Handlung", hatte Büsch sich nicht minder scharf über die Rechtsbrüche der Engländer zur See ausgesprochen. Nachdem er viele positive Beispiele dafür gegeben hat, träumt ihm, Europa habe, wie früher die Hellenen, Amphiktyonen eingesetzt, um die Klagen der Völker gegeneinander nach Grundsätzen der Billigkeit und Gerechtigkeit zu schlichten. Vor diesen Amphiktyonen wird nun den Abgesandten Großbritanniens, nachdem die übrigen Völker über sie Klage geführt haben, folgender Spruch zuteil: „Die Briten setzen sich in jedem ihrer Seekriege durch Gewalt in das Recht, jeden Handel jeder nicht im Kriege begriffenen Nation zu stören. Sie haben kein Völker-Seerecht und wollen keins haben. Sie haben alte und neue Traktate über dasselbe geschlossen, brechen sie aber, wann und wie es ihnen gefällt. Durch eine Folge der gemilderten Sitten, doch noch mehr, weil unter anderen Voraussetzungen kein Seehandel in Kriegszeiten möglich ist, stimmen wir übrigen seefahrenden Nationen fast alle darin überein, daß der Handel mit Gütern, deren der Krieg selbst nicht bedarf, nicht durch Untersuchungen gestört werden dürfe, wessen Eigentum ein solches unverfängliches Gut auch sei, oder, im kürzesten Ausdruck: daß ein freies Schiff auch freies Gut mache. Schon lange haben wir in dem Landhandel die freie Verführung auch feindlicher Güter in unseren Kriegen zu stören aufgehört und dem Grundsatz entsagt: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es. Schon lange haben einzelne unter uns den ungeschlachten Afrikanern [1]) den Frieden unter dieser Bedingung teils abgekauft, teils abgezwungen. Das haben auch selbst die Briten getan, weil sonst keine Frachtfahrt für ihre Schiffe mit solchen Gütern statthaben könnte, die einer Nation gehören, die nicht mit jenen Seeräubern in Frieden steht. Das halten diese ihnen wie uns und lassen ein jedes Schiff in Frieden fahren, wenn sie den Beweis sahen, daß dasselbe einer friedlichen Nation angehöre. Aber uns allen lassen die Briten diese Regel nicht gelten, oder wenn sie dieselbe infolge einzelner Traktate gelten lassen, so nennen sie dies privilegieren, brechen

[1]) Den seeräuberischen Barbareskenstaaten.

aber doch oft selbst durch dieses sog. Privilegium durch. Nur den Portugiesen halten sie es, werden es aber wohl nur solange halten, als diese sich mit keiner Frachtfahrt für andere Nationen befassen. Gerade jetzt nehmen sie ein jedes Schiff ohne Frage seiner Ladung, wenn es nach Livorno bestimmt ist, nachdem dieser Hafen ohne einiges Zutun seiner Einwohner oder seines Fürsten von den Franzosen besetzt ist (1795). Sie nehmen ein jedes Schiff, das wir den Holländern oder Franzosen abgekauft haben, nachdem diesen ihr Krieg mit den Briten es unnütz gemacht hat. Das tun sie, ohne etwas darüber promulgiert zu haben, und mancher unserer Schiffer, der unwissend von dem allen vom Hause segelte, erfährt erst in Gibraltar, wo er rasch wegkondemniert wird, daß es in St. James beschlossen sei, daß kein holländisches und französisches Schiff durch Verkauf soll neutral werden dürfen." —

Nach dem Jahre 1800 nahmen die Dinge abermals eine Wendung zum Schlimmeren. In dem Friedensvertrage von Amiens (27. März 1802), der den Krieg zwischen Frankreich und England auf ein Jahr unterbrach, wurde über die Rechte der Neutralen nichts festgesetzt. Der zweite Neutralitätsbund war schon nach einer Dauer von 4 Monaten zu Grabe getragen worden. Rußland hatte damals, nachdem England sich zur Beschränkung der Konterbande auf Waffen, Munition und anderen unmittelbaren Kriegsbedarf bereitgefunden, sowie in eine gewisse Begrenzung des Blockaderechts gewilligt hatte, auf den Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut" verzichtet, obwohl es gerade dieser Forderung in den Neutralitätsverträgen von 1780 und 1800 das größte Gewicht beigelegt hatte. England konnte sich nun also wiederum, ohne den Einspruch einer Großmacht fürchten zu müssen, gestatten, feindliches Gut auf neutralen Schiffen zu räubern, solche Schiffe durch seine Kriegsfahrzeuge auf offener See anhalten und durchsuchen zu lassen, selbst wenn sie von Kriegsschiffen der eigenen Flagge geleitet wurden. Als Napoleon von diesem neuen Abkommen vom 13. Juni 1801 zwischen England und Rußland hörte, meinte er, der Vertrag sei so, daß England nichts mehr zu wünschen übrig bliebe, während auf Rußland die boshafte aber zutreffende Bemerkung gemünzt war: eine Macht zweiten Ranges würde sich geschämt haben, diesen Vertrag zu unterzeichnen. „Auf Rußland haftet die Schmach, die nie von ihm genommen werden wird, daß es zuerst in die Entehrnng seiner Flagge gewilligt hat."

Die Gefahren, die allen fremden Völkern durch die Anmaßung Englands drohten, wurden zutreffend in einer Note des Grafen Haugwitz vom 12. Februar 1801 gezeichnet, die an Großbritannien selbst gerichtet war: „Mehr als in allen früheren Kriegen hat sich in dem gegenwärtigen die englische Regierung die Oberseeherrschaft angemaßt und übt mit der Schaffung eines Seerechts nach ihren Wünschen, das sich mit den wahren Grundsätzen des Völkerrechts nur schwer vereinbaren läßt, auf

die anderen befreundeten und neutralen Staaten eine widerrechtliche Gerichtsbarkeit mit der Behauptung, sie sei berechtigt, und mit der Absicht, sie zu einem unverjährbaren, durch alle europäischen Gerichtshöfe bestätigten Recht zu machen."

Als Preußen zu Beginn des Jahres 1806 den Fehler machte, ein Bündnis mit Napoleon zu schließen und in Hannover einzurücken, beschloß der englische Ministerrat, obwohl Friedrich Wilhelm III. vorgeschlagen hatte, Hannovers Rechte bis zum Frieden zwischen England und Frankreich zu verbürgen, falls man seiner Flagge die Rechte zugestehen wollte, die es neutralen Staaten früher zugestanden hatte, am 4. April 1806, ohne daß eine Kriegserklärung oder auch nur ein Ultimatum vorausgegangen war, ja ohne auch nur das Parlament zu befragen, sämtliche preußischen Handelsschiffe in den englischen Häfen — ihre Zahl betrug 300—400, der Wert ihrer Waren 20 Millionen Mark — mit Beschlag zu belegen.

Aerger noch spielte England im Jahre darauf Dänemark mit. In britischen Augen war es ein besonders gefährlicher Konkurrent, da es noch mit Norwegen vereinigt war und zur See mehr bedeutete als die meisten anderen nicht englischen Staaten. Im August 1807 verlangte Großbritannien, obwohl Dänemark bis dahin mit peinlicher Genauigkeit an der Neutralität festgehalten und dadurch den englischen Schmuggelhandel zur Umgehung der Kontinentalsperre mittelbar erheblich gefördert hatte: entweder solle es mit England ein Bündnis schließen, oder der Krieg würde erklärt werden; als Unterpfand für das Bündnis sei alsbald die dänische Flotte auszuliefern. Nichts war den Engländern erwünschter, als daß der König von Dänemark nicht sogleich zustimmte. Sie selbst hatten ihre Kriegsvorbereitungen längst getroffen. Nun setzten sie am 16. August 1807 bei Helsingör 10000 Mann an Land. An die Bevölkerung wurde eine Proklamation in deutscher Sprache verteilt, die erst, als der Irrtum entdeckt wurde, ins Dänische übertragen und an Bord des Admiralschiffes neu gedruckt wurde, in der es z. B. hieß: „Es ist in der Gewalt Eurer Regierung, durch ein Wort unsere Schwerdter welche wieder unsern Willen gegen Euch entblößt sind, wieder einzusteken. Doch, sollten auf der andern Seite die Ränke Frankreichs Euch taub gegen die Stimme der Vernunft und der Freundschaft machen, so muß das unschuldig vergossene Blut, und die Schreken einer belagerten und bombardirten Hauptstadt auf Eure und die Häupter Eurer grausamen Rathgeber fallen."

Vom 2. bis 6. September 1807 erfolgte in der Tat die Beschießung von Kopenhagen, durch die mehr als 2000 Menschen, darunter viele Frauen und Kinder, getötet, ganze Straßenzüge vernichtet, Kirchen in Brand geschossen wurden. Aber das Ziel wurde erreicht: am 21. Oktober konnten die Engländer die gesamte dänische Flotte mit sich führen, darunter 16 Linienschiffe und 14 Fregatten im Gesamtwerte von 12 Millionen Talern. Die

Schiffe, die sie nicht mitnehmen konnten, zerstörten sie. Dänemarks Seemacht war gewesen. Mochte es für England auch eine politische Notwendigkeit sein, Napoleon nicht in den Besitz der dänischen Flotte gelangen zu lassen, so beweist doch die Vorbereitung wie die Durchführung des Unternehmens, daß es den Engländern höchst erwünscht war, sich bei dieser Gelegenheit eines unbequemen Wettbewerbers entledigen zu können. Ein paar anständige Leute, die es auch damals in England gab, schämten sich. Ja sie fanden den Mut, diese Vergewaltigung eines neutralen Staates, dem man keine feindlichen Absichten nachsagen konnte und dem man nicht einmal den Krieg erklärt hatte, zu verurteilen und zu fragen: „Welche Worte hätte man stark genug gefunden, um den nationalen Abscheu auszusprechen, wäre dies der Frevel der blutbefleckten Tyrannen von Frankreich gewesen?"

Rußland erklärte im Oktober 1807 England den Krieg und verkündete dabei von neuem die Grundsätze der bewaffneten Neutralität von 1780, während England 2 Monate später sich abermals zu den entgegengesetzten Grundsätzen bekannte. Am 11. November 1807 faßte das englische Kabinett Beschlüsse, die ziemlich den Gipfelpunkt der englischen Anmaßung zur See darstellten. Kein Schiff, unter welcher Flagge auch immer, sollte danach das Meer befahren dürfen, wenn es nicht zuerst einen englischen Hafen anlaufe und sich dort gegen Zahlung einer Gebühr, die 25 % des Wertes der Ladung betrug, die Erlaubnis zur weiteren Fahrt verschaffte. Fahrzeuge, die sich ohne englischen Paß auf See treffen ließen, wurden sofort beschlagnahmt. Natürlich geschah dies wiederum nur im Interesse der „Freiheit" aller Völker.

Unerträglich also waren die Bedrückungen, denen England die Schiffahrt der Neutralen unterwarf. Während des ganzen, länger als zwei Jahrzehnte währenden Krieges, den es 1793—1815 mit der kurzen Unterbrechung des Friedens von Amiens gegen Frankreich führte, suchte es nicht nur die französische, sondern auch die übrige Schiffahrt zu unterdrücken. Nachdem es gelungen war, die Kriegsflotte Frankreichs zu vernichten, mußten sich die Franzosen auf die Kaperei an den Küsten beschränken. England dagegen machte den weitesten Gebrauch von der Uebermacht, die ihm seine Seerüstung gewährte, auch gegen die Neutralen.

Der Krieg des Jahres 1914/15 enthüllt abermals die maßlose Willkür Englands. Damals wie heute begann man schon vor der Kriegserklärung mit der Kaperei. 1914 hielt man den holländischen Dampfer „Tubantia" auf und setzte seine deutschen Fahrgäste gefangen; 1803 gab man schon am 13. Mai Kaperbriefe aus und belegte französische wie holländische Schiffe mit Beschlag, während die Kriegserklärung erst am 16. Mai folgte. Jedes neutrale Schiff, dessen man habhaft werden konnte, schleppte man in einen englischen Hafen — unter dem Vorwand, man müsse es durchsuchen. Der Seeverkehr der Neutralen wurde so überscharfen Belästigungen

ausgesetzt, daß seine Fortführung zur Sache des Zufalls wurde. Versuchte aber ein Schiff, sich diesen gewaltsamen Eingriffen zu entziehen, indem es nördlich von Schottland anstatt durch den Kanal in den Atlantischen Ozean zu kommen strebte, so war es erst recht verdächtig — ja England beabsichtigte, den Neutralen den Weg um Schottland herum zu verbieten, ebenso wie es ihnen 1914 die Nordsee sperren wollte. Die grenzenlose Anmaßung Englands ging so weit, daß es den Grundsatz aufstellte, die Neutralen hätten nur mit ihm Handel zu treiben, nicht aber mit seinen Gegnern, weil sie ihm sonst im Warenhandel und Frachtverkehr unerlaubten Wettbewerb machten.

In der Tat war die Unterdrückung des Seehandels der Neutralen, für deren Verschärfung England um Gründe nie verlegen war, zuerst nur ein Kampfmittel gewesen, während sie allmählich zu einem Kampfziel wurde. Die unbedingte, von niemand angefochtene Seeherrschaft im Krieg und Frieden wurde das mehr oder weniger offen anerkannte Ziel des britischen Inselreichs. Das „Rule Britannia" sollte nicht nur mehr ein Ausdruck überschwänglicher patriotischer Begeisterung, sondern eine harte Tatsache werden. England sollte alles, den übrigen Staaten nichts erlaubt sein — oder doch nur das, was die britische Gnade im Augenblick zu gewähren für gut fand. Hätte ein anderer Staat versucht, wie dies der britische Geschäftsträger in Konstantinopel, David Urquhart, im Jahre 1836 tat, einer kriegführenden Partei (in diesem Falle den Tscherkessen) ganze Schiffsladungen voll Waffen und Munition zuzuführen und sich dann noch in herrischem Ton darüber zu beklagen, wenn eine solche Sendung mit Beschlag belegt wurde, so wäre, hätte es sich um einen Feind Englands gehandelt, die Welt von einem Ende zum anderen von dem markerschütternden Geschrei Albions widergehallt. Während des nordamerikanischen Sezessionskrieges (1861—1865) wurde der englische Postdampfer „Trent" von der den Nordstaaten gehörigen Korvette „San Jacinto" angehalten, deren Kapitän einige Passagiere aus den Südstaaten, die mit Depeschen an europäische Höfe abgesandt waren, verhaftete. Die Folge war, daß der englische Minister des Auswärtigen, Lord Russell, in Washington sehr energische Forderungen erhob, um Genugtuung zu erhalten für diesen „Akt der Gewalttätigkeit, der einen Affront für die englische Flagge und eine Verletzung des Völkerrechts" darstelle. Die Aufregung der öffentlichen Meinung in England war unbeschreiblich — bis Präsident Lincoln klug beigab. 1885, als Frankreich mit China Krieg führte und Reis als Konterbande behandeln wollte, erhob Lord Granville scharfen Einspruch; denn mit der Auffassung Englands seiner Rechte als neutralen Staates vertrug sich diese Auslegung der Konterbande nicht. Im russisch-japanischen Kriege fuhren zwei Schiffe der russischen Freiwilligenflottte, die „Petersburg" und die „Smolensk", unter der Handelsflagge durch die Meerengen und durch den Suezkanal, um erst dann die Kriegsflagge zu

hissen; als sie den britischen Dampfer „Malacca" anhielten, weil sie Konterbande auf ihm vermuteten, erhob England in Petersburg scharfen Protest. Im Kriege 1914/15 dagegen tut es wieder alles das, worüber es sich in diesem und in anderen Fällen beschwert hat. Ebenso fand gar mancher Brite es ebenso unbegreiflich wie unausstehlich, daß die Vereinigten Staaten sich herausnahmen, gegen den wiederholten Neutralitätsbruch, den sich England im Sezessionskriege 1861—1865 zuschulden kommen ließ, tatkräftig Stellung zu nehmen. Der Alabama-Schiedsspruch, der 1873 in Genf gefällt wurde und England zur Zahlung von 16 1/2 Millionen Dollars an die Vereinigten Staaten verurteilte, weil es die Neutralität gebrochen habe, wurde in gewissen Kreisen Großbritanniens als nationale Beleidigung aufgefaßt.

* * *

In jedem einzelnen Kriege, den England bisher unternahm, hat es sogleich zu Anfang versucht, dem Völkerrecht den Todesstoß zu geben, indem es die eigene Willkür zum allgemeinen Gesetz erklärte. Häufig haben sich die nicht kriegführenden Staaten zähneknirschend beugen müssen, weil sie zu schwach waren, oder weil ihre Staatsmänner nicht genug Willenskraft besaßen. So ist es zum Teil Sache des Zufalls gewesen, ob die englischen Völkerrechtsbrüche von neutraler Seite zurückgewiesen wurden, oder ob man sie voller ohnmächtigen Grimms erduldete. Manche Anzeichen sprechen heute dafür, daß die Neutralen in Zukunft ihre Rechte kräftiger betonen werden. Schließlich sind die Kriegführenden nicht allein auf der Welt. Insbesondere können sie nicht verlangen, daß die gesamte Schiffahrt sich den Vorschriften und Anmaßungen einer Macht beugt, die durch Unverfrorenheit ersetzen will, was ihr an tatsächlicher Gewalt und an seemännischer oder organisatorischer Tüchtigkeit abgeht. Was Neutralen in dem Kriege 1914/15 durch England geboten wurde, war mehr, als ruhig hingenommen werden konnte. Schon vor Ausbruch des Krieges sprang es mit dem Völkerrecht um, als wäre es nie gewesen. Es beschlagnahmte die „Tubantia" und die „Zeelandia" nebst anderen holländischen Schiffen, bevor noch die englische Kriegserklärung erfolgt war. Weiter vernichtete ein britisches Kriegsschiff den deutschen Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große", während er in den neutralen Gewässern der spanischen Kolonie Rio del Oro lag, also unter schärfster Verletzung der Hoheitsrechte Spaniens. Diese Heldentat wurde nicht etwa von einem übereifrigen Schiffskommandanten vollführt, sondern von dem Kommandanten des Kriegsschiffs „Highflyer", und der englische Marineminister ließ es sich nicht nehmen, diesem dafür telegraphisch ein besonderes Lob zu erteilen[1]).

Hätte an der Spitze der Vereinigten Staaten während der Kriegs-

[1]) Siehe weiteres im letzten Kapitel.

zeit statt des Präsidenten Wilson noch Roosevelt gestanden, so wären vermutlich die Einsprüche Nordamerikas gegen die Zumutungen, die England dem neutralen Handel bot, erheblich schärfer gewesen. Wilson ist ein Mann der milderen Tonart; auch waren ihm in seinem Zerwürfnis mit Mexiko so üble Erfahrungen zuteil geworden, daß er vor jedem neuen internationalen Konflikt zurückschreckte. Nur in untergeordneten Fragen hat er sich gegen die englische Willkür aufgebäumt, während er nicht die Kraft fand, die grundsätzliche Frage der Unantastbarkeit des neutralen Schiffahrtsverkehrs aufzuwerfen — oder vielmehr die internationalen Bestimmungen darüber zur Durchsetzung zu bringen. Nicht einmal den Post- und Kabelverkehr hat England ungestört gelassen. Die öffentliche Meinung der Vereinigten Staaten war mit dieser übertriebenen Vorsicht Wilsons um so weniger einverstanden, als sie nur zu neuen Uebergriffen Englands führen kann. Außer Roosevelt und dem früheren Staatssekretär des Aeußern, Knox, haben sich viele andere Männer gegen die zaudernde Politik des demokratischen Präsidenten erklärt, und die Novemberwahlen in den Einzelstaaten der Union haben die demokratische Mehrheit im Kongreß von 163 auf 11 zusammenschmelzen lassen.

Zuweilen vergißt man im neutralen Ausland, welche schmachvollen Gewalttaten England von jeher gegen den neutralen Seeverkehr geübt hat. Ebenso übersieht man häufig, daß England aus der Schädigung gerade der neutralen Schiffahrt nicht minder wie aus der seiner Feinde weittragende Vorteile zu ziehen suchte. Seehandel und Schiffahrt aller anderen Länder zu vernichten, sie als gute Prise zu erklären, wo dies auch nur mit einem Schein des Rechts geschehen konnte, ihnen jede Wohltat eines fortschreitenden Völkerrechts zu versagen, sie unter die eigene, brutale und eigensüchtige Gewalt zu beugen, ist von jeher Grundsatz der englischen Seekriegspolitik gewesen. Auch heute ist es Großbritannien offenbar nicht unrecht, wenn der Seeverkehr der Neutralen unter dem Kriege auf das schwerste leidet. Das Wirtschaftsleben der gegen einander kämpfenden Staaten wird, abgesehen von den vom Feind unmittelbar besetzten Gebieten, nicht einmal so schwer betroffen wie das der Nichtbeteiligten, deren Außenhandel ungeheure Verluste erleidet, deren Seeverkehr durch die englische Willkür abgeschnürt ist, deren inländische Gütererzeugung und deren Geldverkehr der Lähmung um so mehr anheimfallen, je rücksichtsloser und weitgreifender die gewaltsame Sperrung ihres Außenhandels ist. In einem Leitartikel Börresens in der norwegischen Zeitung „Morgenbladet“ unter der Ueberschrift „An der Bahre des Völkerrechts“ (6. November 1914) hieß es mit Recht:

„Ueber dieses Seegebiet (an der Nordküste Großbritanniens, das England für gesperrt erklärte) will England aus Fürsorge für die Sicherheit der neutralen Handelsschiffe deren Schiffahrt leiten. Ist anzunehmen, daß England, das sich offiziell in diesen fürchterlichen Krieg gestürzt hat, ausschließlich, um die unverlierbaren Rechte eines kleinen neutralen Landes zu beschützen, jetzt plötzlich anfangen wollte, die Rolle des russischen Admirals Roschdestwiensky in der Nordsee zu spielen? Es wäre dasselbe wie vorauszusetzen, England habe plötzlich die

Achtung vor der Erinnerung an seine eigenen stolzen Traditionen verloren. Dadurch, daß England Pentland Firth für gesperrt erklärte, hat es eine vollständige Blockade des neutralen Skandinaviens erklärt. Hätte Skandinavien heute über 50 Unterseeboote auf der Nordsee verfügen können, so hätte möglicherweise das Völkerrecht gerettet werden können. Aber jetzt ist es zu spät. Die Nation, die in diesen Tagen ihre Seewehr nicht in Ordnung hat, hat nichts anderes zu tun, als die Bestimmungen einer Großmacht für ihr Leben und Treiben als force majeure zu betrachten und sich danach einzurichten."

Tritt aber England für die Rechte der Neutralen ein, so liegt aller Anlaß vor, nach dem Pferdefuß zu suchen. Während die englische Presse in dem Krieg 1914/15 nicht müde wurde, auf die maßlosen Schädigungen hinzuweisen, die den neutralen Ländern durch das Völkerringen erwüchsen, das von dem deutschen Militarismus heraufbeschworen sei, wenn sie also sowohl die Kriegserklärung durch England verschwieg wie die ebenso unumstößliche Tatsache der kräftigen Bemühungen Deutschlands, den Frieden zu wahren, so kann die Absicht nur sein, gegen das böse Deutschland nicht nur die ganze Welt in Harnisch zu bringen, sondern auch all dem Unmut, der durch die Nichtachtung der neutralen Schiffahrtsrechte durch England sich von neuem angesammelt hat, eine falsche Richtung zu geben.

In der Bearbeitung Südamerikas verfolgt es noch eine andere Taktik. Da Deutschland in diesem Teil der Welt keinerlei Kolonien oder Flottenstützpunkte besitzt, während England in den westindischen und den Falklands-Inseln seine Flotten verbergen oder neu ausrüsten und mit Vorräten versehen kann, versucht es, den Staaten Südamerikas den Gedanken einzublasen, sie könnten sich vor möglichen Schädigungen durch die Seekriegführung dadurch bewahren, daß sie alle Häfen für die Flotten sämtlicher Kriegführenden sperrten und ein Seegebiet von mehreren hundert Meilen um die Küste Südamerikas herum als neutrales Gewässer erklärten. Wie schön und unparteiisch sieht das aus! Daß aber durch die Annahme dieses Vorschlages die Unparteilichkeit erst recht verletzt würde, weil Deutschland jeder Möglichkeit, seine Schiffe in jenen Gegenden auch nur mit Kohlen zu versehen, beraubt würde, während England infolge seiner kolonialen Stützpunkte diese Möglichkeit behielte, wird ebenso sorgfältig verschwiegen wie die Tatsache, daß es völkerrechtliche Abmachungen über das Anlaufen von Häfen im Kriegsfall, über ihre Kohlenversorgung, die Ausbesserung von Schäden und andere Fragen gibt. Es ist eine ganz englische Taktik, die plötzliche Zerreißung internationaler Abmachungen unter dem Anschein der Menschlichkeit und der Gerechtigkeit zu empfehlen, wenn es nur selbst daraus Vorteil ziehen und seinen Gegner heimtückisch schädigen kann.

Eifriger als Nordamerika rühren sich zur Wahrnehmung der Rechte der Neutralen die nordischen Staaten. Auch Chile hat mit erfreulicher Bestimmtheit nach der Seeschlacht von Coronel erklärt, daß es die bestehenden Vorschriften aufrecht erhalten — d. h. daß es England die von letzterem gewünschte Ausnahmestellung nicht zubilligen wolle. Die nordischen Staaten

scheinen mit der Absicht umzugehen, den Schutz des neutralen Seehandels ähnlich tatkräftig in die Hand zu nehmen, wie dies durch die erste bewaffnete Neutralität 1780 geschah. In der Gegenwart ist es ein noch unerträglicherer Gedanke als früher, daß der Seehandel jeder beliebigen Nation, der unter den heutigen Verhältnissen geradezu einen Teil ihres wirtschaftlichen Blutkreislaufs bildet, nach Belieben durch die Erklärung eines kriegführenden Staates, er werde in Zukunft dieses oder jenes Gut als Konterbande ansehen, wenn nicht ganz unterbunden, so doch bedenklich geschädigt werden kann. So sind die neutralen Staaten nicht an die Urteile irgend eines Prisengerichts gebunden, sobald diese dem Völkerrecht widersprechen. Sie können weit erfolgreicher als ein kriegführender Staat darauf dringen, daß einer willkürlichen Prisengerichtspolitik ein Damm entgegengesetzt wird.

---

9. Abschnitt.

Englands Kampf gegen die Meeresfreiheit.

Zu der beispiellosen Anmaßung gegenüber allen anderen Staaten wurde England zunächst durch seine insulare Lage verführt. Man ist geneigt, diesen Dünkel, der in dem Anspruch auf die Vorherrschaft oder gar die Alleinherrschaft zur See zum Ausdruck kommt, für eine Charaktereigenschaft aller inselartig abgeschlossenen Völker zu halten; wenn es auch zweifelhaft sein mag, ob diese Ansicht, gegen die sich geschichtlich manches einwenden ließe, zutrifft.

Jedenfalls reicht die englische Anmaßung zur See sehr weit zurück. Wir finden sie schon vor der Eroberung durch die Normannen. Der angelsächsische König Edgar erklärte bereits gegen Ende des 10. Jahrhunderts „das englische und die benachbarten Meere (mare anglicanum circumquaque)" als seiner Krone zugehörig. Und obwohl England eine wirkliche Seeherrschaft in keinem der folgenden Jahrhunderte begründete, obwohl sich gegen Ende des 16. Jahrhrhunderts weder von einem größeren Britannien noch auch nur von einem Großbritannien sprechen läßt — Schottland war noch nicht mit England vereinigt — so zeigte es doch schon unter Königin Elisabeth einen Dünkel gegen fremde Seevölker, der um so merkwürdiger berührt, als Elisabeth noch 1580 auf die Beschwerde des spanischen Gesandten Mendoza über die „Entdeckungsreisen" des Engländers Francis Drake im Stillen Ozean eine feierliche Erklärung im Sinne der freien Benutzung der offenen See gegenüber dem spanischen Anspruch auf die Alleinherrschaft in der neuen Welt abgab [1]).

[1]) Elisabeth antwortete: „Die Benutzung des Meeres und der Luft ist allen gemeinsam. Keine Nation, kein Privatmann kann ein Recht auf das Meer besitzen. Weder Natur noch Gewohnheit lassen seine Besitzergreifung zu."

Wenige Jahrzehnte später, nachdem England zur See erstarkt war, trat es allen anderen Nationen großspurig entgegen. 1651 erließ Cromwell das Schiffahrtsgesetz, das den holländischen Handel erdrosseln sollte, also zum Kriege führen mußte. Gleichzeitig forderte England von allen fremden Schiffen Ehrenbezeugungen, die als grenzenlose Anmaßung empfunden wurden. Mitten im Frieden kam es 1652 über eine solche Salutfrage zum Gefecht zwischen englischen und holländischen Schiffen, was dann den Ausbruch des Krieges zur Folge hatte.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hat England in Verträgen mit den Niederlanden, insbesondere in einem solchen vom Jahre 1674, bestimmte seezeremonielle Ansprüche durchgesetzt. 1687 erhielten die englischen Schiffskommandeure Befehl, wenn sie in den königlichen Meeren einem fremdem Staatsschiff begegneten, von diesem zu verlangen, daß es das Marssegel streiche und die Flagge niederhole; sollte es sich dieser Ehrfurchtsbezeugung weigern, so sei es dazu zu zwingen. Dabei galten als „königliche Meere" die sämtlichen Gewässer vom Kap Staaten in Norwegen bis zum Kap Finisterre in Spanien. Wie Holland sich gegen die englische Anmaßung 1651 aufgelehnt hatte — Admiral Tromp war nach einem siegreichen Seegefecht mit einem Besen am Mast durch den Kanal gefahren, um den Engländern zu zeigen, daß er diese Schiffahrtsstraße von ihnen rein fegen wolle —, so befahl nun 1689 Ludwig XIV., daß vielmehr französische Kriegsschiffe nicht nur in französischen Gewässern, sondern überall den ersten Gruß zu fordern und, wurde er nicht gewährt, zu erzwingen hätten. Noch 1744 geschah dies, abermals noch im Frieden, wenn auch wenige Tage vor der Kriegserklärung Frankreichs an England. Letzteres hat noch lange an der Forderung bestimmter Ehrfurchtsbezeugungen durch fremde Schiffe festgehalten. Noch die „British Admiralty Regulations" vom Jahre 1805 enthalten Vorschriften darüber.

Als 1609 Hugo Grotius in seiner zunächst anonym, sieben Jahre später unter seinem vollen Namen erschienenen Schrift „Mare liberum" den Grundsatz vertrat, das offene Meer müsse für alle Nationen frei sein, traten englische Juristen diesem niederländischen Gelehrten, dem Begründer des modernen Völkerrechts, entgegen. William Welwood veröffentlichte 1613 seine Streitschrift „De dominio maris", John Selde 1635 (geschrieben schon 1618) die Schrift „Mare clausum". Uebrigens vertraten auch Juristen anderer Völker von Seegeltung einen ähnlichen Standpunkt, nur eben national anders orientiert: so Albericus Gentilis 1613 in der Schrift „Advocatio hispanica" die spanischen, Paolo Sarpi in seiner Schrift „Del dominio del mare adriatico" 1676 die venezianischen. Die Frage der Meeresfreiheit hing mit der des Seezeremoniells eng zusammen. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts, als sich die Gleichberechtigung der Staaten auf dem Gebiete des offenen Meeres durchsetzte, wurde auch das Zeremoniell

allgemein dahin bestimmt, daß eine Verpflichtung zur Ehrung fremder Schiffe auf offenem Meere nicht vorläge.

Der Willkür unternehmungslustiger oder böswilliger Flottenkommandanten wurde dadurch allerdings kein Ende gemacht. Allzutief hatte sich im englischen Volke die Anmaßung eingenistet, daß es so etwas wie den Grundsatz der Meeresfreiheit nicht geben dürfe. Die Vorsehung, in deren Anrufung zur Heiligung des eigenen Machtstrebens man in England die Pharisäer der ganzen Welt übertrifft, habe nun einmal dem britischen Volk die Meeresherrschaft in die Hand gelegt, seitdem die führenden Völker des Mittelalters durch Papisterei oder andere Sünden tief gesunken seien. Jetzt gebe es nur noch ein Volk, das würdig sei, die Herrschaft über die See und einen großen und wachsenden Teil der Welt zu führen: England, dessen staunenswerte Kulturleistungen, insbesondere dessen Gerechtigkeitsgefühl und dessen Frömmigkeit alle anderen Nationen in den Schatten stellten ... So wußte sich denn England alsbald, mit steigender Seemacht, mühelos in die Rolle eines grundsätzlichen Gegners der Meeresfreiheit hineinzuspielen. Wie die römischen Imperatoren im Altertum den Anspruch auf Beherrschung des Weltmeers erhoben, wie der römische Kaiser deutscher Nation im Mittelalter diesen Anspruch neu belebte, wie ferner der Papst im Zeitalter der Entdeckungen alle Meere und sämtliche neu entdeckten Länder für sich in Anspruch nahm, um sie nach Gutdünken unter seine Getreuen zu verteilen, so behauptete nun England, daß die Meeresfreiheit nicht bestände.

Die Schriften, die der mutigen Forderung des Hugo Grotius nach Meeresfreiheit (1609) entgegentraten — obwohl sie sich zunächst gegen die Portugiesen gerichtet hatte, die alle fremden Flaggen aus dem Indischen Meer ausschließen wollten — und immer von neuem entgegentreten wollten, weil diese Forderung internationaler Rücksichtnahme zu selbstverständlich war, als daß sie nicht immer wieder in dem Gerechtigkeitsgefühl der Nationen die Oberhand gewonnen hätte, sind größtenteils von Engländern verfaßt worden. Und wenn auch in den letzten Jahrzehnten der englische Anspruch auf Alleinherrschaft zur See nicht mehr allzu offen vertreten werden konnte, so zeigt doch das Auftreten von Männern wie Admiral Beresford noch im 20. Jahrhundert, daß in Wirklichkeit genau dieselbe britische Anmaßung noch am Leben ist. Im Kriege 1914/15 hofften die Engländer es eben dahin zu bringen wie ein Jahrhundert vorher, als in Neapel ein Engländer zu einem Franzosen sagte: „Vielleicht kann ich Ihnen in England dienen, ich werde in einer halben Stunde dort sein." — „In England, in einer halben Stunde?" — „Ja, so viel Zeit werde ich brauchen, um auf das Meer hinauszukommen. Das Meer ist unauflösbar mit Großbritannien verbunden." — So erzählte Walter Scott in seinem „Leben Bonapartes". Und so würden gar zu gern die Engländer des nächsten Menschenalters erzählen — wenn es nicht eine „Emden" und eine „Karlsruhe", „U 9" und „U 21", eine

Seeschlacht an der chilenischen Küste und manches andere gegeben hätte, was nicht in der Rechnung Albions stand.

Während England auf dem europäischen Festlande für das Gleichgewicht der Mächte zu kämpfen vorgab, wollte es von demselben Gleichgewicht weder zur See noch in den übrigen Weltteilen etwas wissen. Dort sollte allein England herrschen, und zeigte sich eine andere Flagge, so sollte sie nur geduldet sein. Brach aber ein kriegerischer Konflikt aus, so war es die selbstverständliche Pflicht und Schuldigkeit aller Neutralen, sich zu ducken und möglichst so lange von den Meeren zu verschwinden, bis ihr Seehandel dort erdrosselt und von dem großmütigen John Bull in die Tasche gesteckt war.

Diese Ansprüche sind in der Seele des englischen Volkes bis zum heutigen Tage lebendig geblieben: noch immer versteht man das „Rule Britannia" im Sinne der Alleinherrschaft zur See, obwohl diese völkerrechtlich durch mannigfache Abmachungen der letzten 100 Jahre ausgeschlossen ist. Noch immer gibt man vor, das europäische Gleichgewicht schützen zu wollen, während man es tatsächlich dahin versteht, daß keines der dortigen Völker sich weltpolitisch auf dieselbe Stufe mit England stellen dürfe. Noch immer tritt man die Rechte der Neutralen in jedem Krieg mit Füßen. Hat doch der Burenkrieg nicht minder wie der Weltkrieg des Jahres 1914/15 gezeigt, daß England zur See statt des Grundsatzes „Gleiches Recht für alle," der vom Völkerrecht gefordert wird, sich für die geringfügige Abänderung „Gleiches Unrecht für alle" entschieden hat.

Deutschland hat sich dagegen stets rückhaltlos für den Grundsatz der Meeresfreiheit ausgesprochen und hat immer, auch im Kriege, danach gehandelt. Beweis dafür ist der deutsch-französische Krieg 1870/71 ebenso wie der Weltkrieg 1914/15. Nirgends haben deutsche Kriegsschiffe oder Hilfskreuzer versucht, auch wo sie es gekonnt hätten, den neutralen Handel zu belästigen, um den feindlichen Handel zu schädigen; lediglich die Verhinderung der Konterbandezufuhr veranlaßt sie, neutrale Schiffe aufzubringen. Sie haben sich streng an die völkerrechtlichen Erklärungen gehalten, die Deutschland stets zu einem Verfechter der Meeresfreiheit gemacht haben. So hat es auch auf der zweiten Haager Friedenskonferenz ausdrücklich der Freiheit der Seestraßen für sämtliche Nationen das Wort geredet.

Daß es dagegen die englische Handelsschiffahrt in diesem Kriege so sehr wie möglich zu schädigen sucht, ist selbstverständlich. England hat sich dies einzig und allein selbst zuzuschreiben, da der embryonale Entwicklungsstandpunkt des Seekriegsrechts nur ihm zur Last fällt. Da aber die Belästigung der englischen Schiffahrt durch deutsche Kriegsschiffe und Hilfskreuzer hundertmal erfolgreicher war, als die britische Regierung befürchtet hatte, so wandte sie sich am 20. September 1914 in ohnmächtiger Wut mit einer Erklärung an die neutralen Mächte, um insbesondere

gegen die Verwendung von Minen durch die deutschen Seestreitkräfte Verwahrung einzulegen — und zwar im Namen derselben Meeresfreiheit, die England so oft mit Füßen getreten hat! Es heißt in der englischen Note: „Die Freiheit der Meere für den friedlichen Handel ist ein feststehender und allgemein angenommener Grundsatz." Diesen selben Grundsatz bekennt Deutschland, nur mit dem Unterschied, daß wir ihn nie verletzt haben; England aber mußte er gewaltsam abgerungen werden, ohne daß es nun davor zurückschreckte, weil es seine eigenen Verbindungen durch Deutschland gestört sieht, sich hinter die Neutralen zu verkriechen — nach demselben tapferen Grundsatz, nach welchem die britische Admiralität Anfang Februar 1915 die Führung neutraler Flaggen allen englischen Schiffen dringend empfahl, um sich vor den bösen deutschen Unterseebooten zu retten. Deutschland hat die allein richtige Antwort in der Denkschrift vom 4. Februar 1915 gegeben, durch die sämtliche Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des englischen Kanals als Kriegsgebiet erklärt wurden. Alle übrigen Meere sind frei — nur der alte Bedrücker aller Meeresfreiheit, der auch diesen Krieg wieder auf dem Gewissen hat, soll jetzt so eingeschnürt werden, daß ihm der Atem ausgeht.

---

10. Abschnitt.

Die Stellung Deutschlands zum Seekriegsrecht.

„Die Größe einer Tat richtet sich nach dem Gefühl, aus dem sie entspringt. Die größte Tat kann gar wohl in ganz engen und kleinen Verhältnissen vollbracht werden.

„Die Unterschätzung solcher Taten wird niemals von den Führern der Menschheit ausgehen, sondern von unbedeutenden Leuten."

Emerson, Vertreter der Menschheit. Leipzig: Diederichs, 1903, S. 224.

Deutschland ist wiederholt nachdrücklich für durchgreifende Reformen des Völkerrechts zur See eingetreten. Die außerordentliche Bedeutung des preußisch-amerikanischen Vertrages von 1785, der zum erstenmal zwischen mächtigen Staaten das Seebeuterecht ausschloß, ist bereits gewürdigt worden. Schon vorher hatte Friedrich der Große die Lehre „Frei Schiff, frei Gut!" in einer preußischen Denkschrift aufgestellt. Der Vertrag des Jahres 1785 übernahm nicht nur die Grundsätze der bewaffneten Neutralität von 1780, sondern erweiterte sie noch durch den bedeutsamen, weitgehenden und klaren Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See.

Auch im 19. Jahrhundert hat das aufstrebende Preußen der Entwickelung des Seekriegsrechts ebenso wenig Steine in den Weg geworfen wie das zur Macht gekommene Deutsche Reich; oft ist Deutschland in seiner Reform voraufgegangen. Als 1870 der Krieg mit Frankreich ausbrach,

erklärte der Norddeutsche Bund am 18. Juli, auf das Seebeuterecht verzichten zu wollen, sogar ohne die Forderung der Gegenseitigkeit: französische Handelsschiffe sollten der Aufbringung und Wegnahme durch die Fahrzeuge der Bundeskriegsmarine nicht unterliegen — ausgenommen solche Schiffe, die davon auch dann betroffen würden, wenn sie neutrale Schiffe wären. Die Verordnung war von König Wilhelm und dem Grafen Bismarck unterzeichnet. Die französische Regierung dagegen, die hoffte, durch die überlegene Kriegsflotte den deutschen Seehandel schwer zu treffen, erließ am 18. August, nachdem ein Antrag des Abgeordneten Garnier Pagès vom 10. Juli 1870, die Kaperei und die Wegnahme von feindlichen Handelsschiffen durch Staatsschiffe im Kriege abzuschaffen, ursprünglich allgemeine Billigung gefunden hatte, eine Bekanntmachung, deren § 1 das alte Seebeuterecht von neuem feststellte. Dennoch hielt die deutsche Regierung außerordentlich lange an ihrer Verordnung vom 18. Juli fest. Erst ein halbes Jahr später (am 19. Januar 1871) erlaubte sie ihren Kriegsschiffen, um Vergeltung gegen das Vorgehen der französischen Kriegsflotte und zugleich gegen die unwürdige Behandlung deutscher Matrosen eines Handelsschiffes zu üben, die als Kriegsgefangene verschleppt waren, nunmehr auch französische Handelsschiffe fortzunehmen; die Folge war, daß die dortige Handelswelt in schwere Besorgnisse geriet.

Auch nachdem das Deutsche Reich seine Seemacht zu Achtung gebietender Stärke entwickelt hatte, hielt es doch an seiner Geneigtheit zu Reformen im Seekriegsrecht fest. Auf der zweiten Haager Konferenz 1907 erklärte Admiral Siegel ebenso wie Baron Marschall von Bieberstein, Deutschland werde in die Abschaffung des Seebeuterechts gern willigen, falls auch das Blockade- und das Kriegskonterbanderecht eingeschränkt bzw. genau bestimmt würden.

Sonst würde sich die Aufhebung des Seebeuterechts als eine Illusion erweisen, weil nach den Ausnahmen, die vorgeschlagen seien, eine Ausdehnung des Blockaderechts und des Begriffs der Konterbande praktisch den alten Zustand in neuer Form wiedererscheinen lassen könne. Hat nicht der Krieg 1914/15 handgreiflich erwiesen, daß diese Befürchtung Buchstabe für Buchstabe zu Recht bestand? Deshalb traten die deutschen Abgeordneten für den amerikanischen Vorschlag ein, das Seebeuterecht zu beseitigen — während die Vertreter Englands, Frankreichs und Rußlands dagegen stimmten. —

Auf der anderen Seite fehlt es auch in Deutschland nicht an Stimmen, die einer Einschränkung des bis heute üblichen Seekriegsrechts widersprechen, weil sie befürchten, es könne sich daraus ein Zustand ergeben, der zwar andere Völker binde, England jedoch die Möglichkeit der bisherigen Willkürherrschaft lasse. Insbesondere wird diese Ansicht von Seeoffizieren vertreten. Zum Teil haben diese die englische Theorie angenommen, wonach der Seekrieg in seiner abstrakten, auf das Vorgehen gegen die feindlichen

Streitkräfte beschränkten Form durchaus ungeeignet sei, das Ziel des Krieges, dem Feind seinen Willen aufzuzwingen, zu erreichen. Ohne die Sperrung der feindlichen Häfen, ohne Schädigung oder Vernichtung des feindlichen Handelsverkehrs sei es unmöglich, insbesondere eine zahlenmäßig überlegene Seemacht nur durch Vernichtung ihrer Schiffe, durch Zerstörung ihrer Küstenbefestigungen, überhaupt durch Anwendung rein militärischer Mittel zu besiegen.

So liegt es nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit, falls England eigensinnig auf seiner bisherigen Verherrlichung des Seebeuterechts bestehen bleibt, daß man in Deutschland den Spieß umkehrt und, je stärker die deutsche Flotte wird, desto mehr sich jeder von England gewünschten Reform des Seekriegsrechts entgegenstemmt. Schon vor dem Kriege 1914 war allenthalben in Deutschland die Meinung verbreitet, England willige in einen Fortschritt des Völkerrechts immer nur dann, wenn es unter der Beibehaltung des bisherigen Zustandes selbst schwer leiden würde. Die Völkerrechtsbrüche, die sich England in dem jetzigen Krieg zu schulden kommen ließ, haben diese Ansicht allgemein gemacht. Will Deutschland mit ebenso brutaler Nüchternheit nur zahlenmäßig berechnen, welchen Schaden es unter Beibehaltung des Seebeuterechts England in einem späteren Kriege zufügen könnte, so mag sich leicht die Ansicht ergeben, daß infolge der Erweiterung des Tätigkeitsraums der Kriegsschiffe, die wir für die nächsten Jahre mit ebenso großer Wahrscheinlichkeit annehmen können wie eine weitere Zunahme der technischen Ueberlegenheit der deutschen Kriegsschiffe über die englischen, die Möglichkeiten der Schädigung des Gegners für Deutschland schnell anwachsen, dagegen für Großbritannien sich kaum vermehren. Die englische Einfuhr umfaßt jährlich mehr als 1750 Millionen Sterling, während die deutsche nach Abzug des Ostseehandels, den England uns zu unterbinden nicht mehr imstande ist, über See für weniger als 400 Millionen Sterling ein- und ausführt. Nur der vierte Teil des Handelsverkehrs, der für Großbritannien auf dem Spiele steht, vermag für Deutschland bedroht zu werden. Alles übrige erhält es oder führt es aus über seine Landgrenzen, durch die es 7 Staaten benachbart ist. Der Kaufmann im neutralen Lande wird stets bereit sein, im Kriege den Versuch der Aufrechterhaltung seiner Handelsverbindungen zu machen, falls er nicht gar durch die Erhöhung der Gewinnmöglichkeiten sich anlocken läßt, Kanäle für den aus- und eingehenden Warenverkehr zu schaffen, die im Frieden nicht geöffnet waren, weil man sie nicht brauchte. Umgekehrt wird Englands Lage mit jedem Kriegsschiff, das ein fremder Staat neu baut, unsicherer.

Aus solchen Gründen ist es auch verständlich, daß Deutschland dem von England auf der Haager Konferenz des Jahres 1907 gestellten Antrag auf Abschaffung der Kriegskonterbande für sich allein widersprochen hat. Es würde allzusehr im englischen Interesse liegen, die Möglichkeit der

Beschlagnahme von Kriegskonterbande zu beseitigen, während das Seebeuterecht festgehalten wird. Alle Staaten, die möglicherweise mit England in Krieg geraten können, haben ein Interesse daran, sich gegen solche unvollständige Reform zu wehren, die schlimmer wäre als gar keine. Infolgedessen haben fünf der bedeutendsten Staaten gegen den englischen Vorschlag gestimmt; außer Deutschland auch Frankreich, Rußland, die Vereinigten Staaten und die Türkei. Ihre Vertreter erklärten, die Abschaffung des Kriegskonterbanderechts sei nicht möglich, weil man es zur Selbstverteidigung nicht entbehren könne, insbesondere so lange die neutralen Staaten sich nicht streng verpflichteten, allen Handel ihrer Kaufleute mit Kriegsmaterialien zu verhindern.

Aber selbst in Fragen, für die Deutschland eine bestimmte Lösung wünscht, hat es doch stets seine Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, sich einer Reform nicht zu widersetzen, sobald diese allgemein zu völkerrechtlichen Bindungen führe. In den Beratungen der Londoner Seerechtskonferenz über die Frage der Seeminen erklärte einer der deutschen Vertreter, Admiral Siegel, Deutschland müsse einer Beschränkung des Minenlegens auf die Territorialgewässer der kriegführenden Mächte widersprechen, weil man heute die Minen zur Verteidigung einer blockierten Küste ungefähr 20 Seemeilen vor dieselbe legen müsse. Er meinte ferner, ein Geschwader müsse auf der Flucht vor feindlichen Streitkräften auch unverankerte Minen auswerfen können, und zwar solche, die nicht schon nach einer Stunde unschädlich würden. Gleichzeitig aber erklärte der Admiral, Deutschland sei bereit, den Gebrauch unverankerter Minen auf fünf Jahre zu verbieten.

Zuweilen werden positive Vorteile aus der Beibehaltung des Seebeuterechts für Deutschland als möglich herausgerechnet. So meinte Professor v. Halle[1]), ein Krieg zwischen Deutschland und England würde überwiegende Vorteile für die Schiffahrt und den Handel der Vereinigten Staaten, Frankreichs und Japans mit sich bringen, während ein solcher zwischen Amerika und Japan ähnliche Vorteile für England und Deutschland in sich schließen könnte; voraussichtlich würde die Folge eine dauernde Stärkung der gesamten neutralen Handelsflotte sein. Diese Berechnung dürfte jedoch kaum zutreffen, außer wenn es sich um einen jahrelang dauernden Krieg handelt, wie er heute kaum zu erwarten ist. Allerdings haben sich alle Voraussetzungen über die Höchstdauer des Weltkrieges als falsch erwiesen. Aber wenn der Kampf nun auch viele Monate anhält — mehrere Jahre dauern kann er nicht. In den ersten Monaten des Krieges können die neutralen Handelsflotten sich bleibenden Vorteil nicht verschaffen. Sie werden im günstigsten Falle vorübergehend mehr Einnahmen erzielen. Alle Vorteile, die ihnen später noch zufallen, werden durch

---

[1]) Ernst v. Halle: Handelsmarine und Kriegsmarine. Dresden 1907, S. 59.

den Rückgang des eigenen Handels aufgewogen — eine Folge der Lähmung der gesamten Weltwirtschaft, wie sie durch einen Weltkrieg in noch höherem Grade geschaffen wird, als man vorausgesetzt hatte.

Dagegen ist unbestreitbar, daß die Beibehaltung des Seebeuterechts heutzutage für das Deutsche Reich erheblich wertvoller ist als um das Jahr 1900, während für England seine Abschaffung von Jahr zu Jahr erwünschter wird. Bleibt das Seebeuterecht bestehen, so läßt sich der Seeverkehr der Fleisch- und Getreideschiffe, die den größten Teil des englischen Verbrauchs an Nahrungsmitteln dorthin schaffen, durch eine starke Kreuzerflotte unangenehm bedrohen. Von der britischen Kriegsflotte würde dadurch ein erheblicher Teil festgelegt werden. Im Dezember 1914 mußte England 43 Kriegsschiffe, darunter mehrere Dreadnoughts, in den südamerikanischen Gewässern zusammenziehen, um die fünf deutschen Kreuzer zu vernichten, die dort und im Stillen Ozean seit Monaten ihr Wesen getrieben und an der chilenischen Küste einem gleich starken englischen Geschwader den Garaus gemacht hatten. Kann feindliches Privateigentum nicht mehr beschlagnahmt werden, so ist ein solcher Vorstoß in Gewässer, die britischen Kolonien nicht benachbart sind, unnötig und England würde weder große Flottenstärken dorthin zu entsenden, noch um seine Nahrungsmittelzufuhr zu zittern brauchen.

Die Dinge liegen heute daher bereits so, daß für Deutschland, so gern es zu jeder Reform auf dem Gebiete des Völkerrechts die Hand bietet, die Gründe zur Beseitigung des Seebeuterechts nicht mehr in der Stärke mitsprechen wie noch um das Jahr 1900. Es ist sich wohl bewußt, daß es dadurch selbst arg geschädigt werden kann. Aber es weiß auch, daß in Zukunft England darunter noch schwerer leiden muß. Ein Verzicht auf das Seebeuterecht liegt daher in Deutschlands Interesse nur noch dann, wenn England gezwungen ist, alle übrigen Fortschritte des Seekriegsrechts anzunehmen, um die sich Deutschland und andere Staaten bisher entgegen dem Widerspruche Albions vergeblich bemüht haben.

In programmmäßiger Schärfe sind die Grundsätze, die das Deutsche Reich in seinem Verhältnis zum Seekriegsrecht leiten, von dem deutschen Delegierten auf der zweiten Haager Friedenskonferenz, Freiherrn Marschall von Bieberstein, in einer am Schlusse der Verhandlung abgegebenen Erklärung vom 9. Oktober 1907 niedergelegt, nachdem die Beratung über die Legung von Seeminen beendet war:

„Ein Kriegführender, der Minen legt, nimmt eine sehr schwere Verantwortung gegen die Neutralen und die friedliche Schiffahrt auf sich. Hierüber sind wir alle einverstanden. Niemand wird zu diesem Mittel greifen ohne absolut dringende militärische Gründe. Aber die militärischen Handlungen dürfen nicht allein durch die Bestimmungen des internationalen Rechts geleitet werden. Es gibt auch noch andere Faktoren: das Gewissen, die Vernunft und das Gefühl für die durch die Grundsätze der Humanität auf-

erlegten Pflichten werden die sichersten Führer sein für das Verhalten der Flotte und werden die sicherste Garantie gegen Mißbräuche bieten. Die Offiziere der deutschen Marine, das sage ich mit lauter Stimme, werden immer in der schärfsten Weise die Pflichten erfüllen, die aus dem ungeschriebenen Gesetz der Menschlichkeit und der Zivilisation entspringen. Ich habe nicht nötig, Ihnen zu sagen, daß ich vollkommen die Wichtigkeit der Festsetzung von Regeln anerkenne, die im Kriege zu befolgen sind. Aber man muß sich wohl hüten, Regeln vorzuschreiben, deren strikte Beobachtung durch die Macht der Tatsachen unmöglich werden könnte. Es ist von besonderer Wichtigkeit, daß das völkerrechtliche Seekriegsrecht, das wir schaffen wollen, noch solche Vorschriften enthält, deren Erfüllung militärisch möglich ist, selbst unter außerordentlichen Verhältnissen. Sonst würde die Achtung vor dem Gesetz vermindert und sein Ansehen erschüttert werden. Deshalb scheint es mir richtig, gegenwärtig eine gewisse Reserve zu beobachten in der Erwartung, daß man später besser in der Lage sein werde, eine Lösung zu finden, die für alle Welt annehmbar ist."

Es ist eben deutscher Grundsatz, auch auf völkerrechtlichem Gebiete nicht mehr zu versprechen, als man halten kann, während England stets die lieblichsten Verheißungen gegeben hat, ohne sie nachher einzulösen.

Wie ehrlich Deutschland um eine Fortbildung der völkerrechtlichen Gebräuche im Seekrieg besorgt ist, ergibt sich endlich aus der Tatsache, daß auf der zweiten Haager Konferenz die Initiative zur Errichtung eines internationalen Prisengerichtshofes von Deutschland ausging. Beteiligt es sich in Zukunft wieder an einer Seerechtskonferenz, so können die übrigen Staaten sicher sein, auch wenn Deutschland der Einladung widerstrebend folgen sollte, daß man auf Erklärungen seiner Delegierten bauen kann, während die Meinungsäußerungen der Vertreter Großbritanniens, wie die wiederholte Nichtunterzeichnung bedeutsamer Verträge durch diesen Staat gezeigt hat, kaum größeren Wert beanspruchen können als die von Privatleuten.

---

11. Abschnitt.

Internationale Konferenzen.

Mehr noch als die Erklärung des Krieges im August 1914 durch England hat die Art seiner Kriegführung, in der Ueberfälle aus dem Hinterhalt sowie die mannigfachsten Völkerrechtsbrüche keine geringere Rolle spielten als die Neigung zu kleinlichen Nadelstichen, die öffentliche Meinung in Deutschland erregt und zu dem Schlusse geführt: völkerrechtliche Abmachungen hätten überhaupt keinen Wert, weil sie während des Kampfes

von einem solchen Gegner nicht mehr beachtet würden. Obwohl nun in der Tat die Beschießung des deutschen Handelskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große", die Beschlagnahme des Lazarettschiffes „Ophelia", die Zerstörung deutscher Handelsschiffe in Antwerpen, die Behandlung deutscher Konsuln und Staatsangehöriger in Aegypten, das Vorgehen gegen deutsche Handelsschiffe im Suezkanal und viele andere Ereignisse dieser Meinung Recht zu geben scheinen, so ist sie dennoch falsch. Nicht das ganze Völkerrecht ist durch den Krieg in Stücke gerissen — wohl aber sind einige Teile, und zwar die jüngsten, die noch nicht Zeit gefunden hatten, tiefere Wurzeln zu schlagen, zerstört worden. Es wird Aufgabe der Zukunft sein, sie so fest wieder einzupflanzen, daß sie in einem späteren Kriege nicht wieder aus dem Boden gerissen werden können.

Denn Fortschritte des Völkerrechts sind in der Tat möglich, und die Geschichte der letzten Jahrhunderte erweist, daß deren bereits eine Menge gewonnen ist. Betrachtet man die Seekriegführung etwa des 17. Jahrhunderts, so ergibt sich unzweifelhaft, daß Dinge, wie sie damals an der Tagesordnung waren, heute nicht mehr geschehen können. Selbst England wirft fremde Seeleute nicht mehr über Bord, wie es das in dem Kampfe mit den Niederlanden im 17. Jahrhundert tat. Selbst England hat sich völkerrechtlichen Bindungen fügen müssen, deren Verletzung die gesamte Kulturwelt in Aufruhr versetzen würde.

Daher haben denn auch die internationalen Beratungen, die von Vertretern der Großmächte oder eines noch weiteren Staatenkreises abgehalten wurden, ja sogar diejenigen Konferenzen, die nur von Privatleuten der verschiedenen Völker besucht wurden, Sinn und Wert. Jede dieser Zusammenkünfte, soweit sie über Festessen und Lobreden hinauskommt, fügt eine Quader oder doch einen Mauerstein zu dem Bau des Völkerrechts hinzu.

Von großer Wichtigkeit sind für die Fortbildung des Völkerrechts zur See — sowohl des privaten wie des staatlichen — die internationalen Seerechtskonferenzen geworden. Noch stehen sie in der ersten Jugend. Auch sie sind dem starken Bedürfnis nach Sicherung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen entsprungen, das sich niemals so stark geregt hat wie in den letzten beiden Jahrzehnten. Ein einheitliches Seerecht ist ein Hauptbedürfnis des modernen Welthandels. Große Verdienste darum hat sich Herr Dr. Louis Franck-Antwerpen erworben, der den durchaus richtigen Gedanken verfocht, daß die Bildung eines Weltseerechts weder den Juristen noch den Diplomaten überlassen werden kann, vielmehr ohne Mitwirkung der Handelskreise undenkbar ist. Kaufleute, Reeder und Männer des Versicherungswesens müssen an dieser Arbeit teilnehmen, soll sie zweckmäßig ausgeführt werden, da sich zu den Männern der Theorie solche der Praxis gesellen müssen. Als Franck 1897 das „Comité Maritime International" ins Leben rief, wurde ihm allerdings selbst aus

diesen Kreisen gesagt, man glaube nicht, daß die Gutachten, Beratungen und Konferenzen dieser Körperschaft andere als rein theoretische Bedeutung gewinnen würden. Die Wirklichkeit hat jedoch das Gegenteil gezeigt. Die außerordentliche Ungleichheit der Gesetzgebung der verschiedenen Staaten hat die internationale Schiffahrt so häufig in Lagen versetzt, in denen es völlig ungewiß war, nach welchem Recht die Beurteilung der streitigen Punkte zu erfolgen hatte, daß man auch aus rein praktischen Gründen sich im Interesse der Sicherheit der Seeschiffahrt alsbald von der unbedingten Notwendigkeit jener internationalen Vereinbarungen überzeugte, für deren Notwendigkeit man höhere Gesichtspunkte nicht anerkennen wollte.

Vor der Begründung des „Comité Maritime International" waren nur wenige internationale Vereinbarungen für die Seeschiffahrt entstanden: so das allgemein gültige internationale Seestraßenrecht und die Regelung der „Havarie grosse" durch die Regeln von York und Antwerpen. Eine weitere Vereinheitlichung der oft sehr stark voneinander abweichenden Bestimmungen der einzelnen Staaten lag, wie man sich allenthalben überzeugte, im dringenden Interesse sämtlicher Schiffahrt treibenden Völker.

In Deutschland erkannte man schnell die Bedeutung der Bestrebungen Francks. Schon ein Jahr, nachdem er das „Comité Maritime International" ins Leben rief, wurde 1908 unter Vorsitz des verstorbenen Oberlandesgerichtspräsidenten Dr. Sieveking-Hamburg der „Deutsche Verein für internationales Seerecht" begründet. Erst dann traten die Landesvereine für internationales Seerecht in Belgien, Frankreich und Holland ins Leben. Die Gründung des „Maritime Law Comittee" in England unter dem Vorsitz von Lord Alverstone ließ noch länger auf sich warten. Abermals einige Jahre später war das „Comité Maritime International" über die ganze zivilisierte Welt verbreitet, so daß es z. B. auch in Nordamerika, in Argentinien und Japan Zweigvereine besaß. Sein Sitz blieb in Antwerpen unter dem Präsidium des Staatsministers Beernaert. Hervorragenden Anteil an den Arbeiten dieser internationalen Vereinigung nahm der „Deutsche Verein für internationales Seerecht", dessen Einladung auch die internationalen Seerechtskonferenzen in Hamburg (1902) und Bremen (1909) zu danken sind.

Mancherlei Entwürfe für eine internationale Vereinheitlichung wichtiger Gebiete des Seerechts wurden durch das „Comité Maritime International" geschaffen. Seit 1904 beschäftigten sich die Regierungen der verschiedenen Länder damit. Wo seither an der Seegesetzgebung gearbeitet wurde, ist stets der Einfluß in der Richtung internationaler Verständigung bemerkbar gewesen; wie z. B. in der Bestimmung des deutschen Handelsgesetzbuchs über die Verteilung des Schadens in Fällen von Schiffszusammenstößen durch beiderseitiges Verschulden.

Vor allem ist dem Comité Maritime International, das die Einwirkung

auf die Regierungen als wichtige Aufgabe betrachtete, die Einberufung mehrerer diplomatischer Konferenzen zu danken, von denen eine der wichtigsten in Brüssel im September 1910 damit endete, daß 25 Staaten die ersten beiden Verträge über Schiffszusammenstoß und Hilfeleistung unterzeichneten. Zwar ist manche von dem Komitee eifrig vorbereitete und nachdrücklich geforderte internationale Einigung nicht zustande gekommen. Dennoch hat es, bedenkt man die Schwierigkeiten und die Langsamkeit internationaler Fortschritte, in verhältnismäßig kurzer Zeit viel erreicht.

Damit hat das Komitee auch der Diplomatie mannigfach vorgearbeitet. Sollte eine dritte Haager Konferenz zustande kommen, so würde sie daraus manchen Vorteil ziehen. In der ersten Hälfte des Jahres 1914 verlautete, die Regierungen Rußlands und der Niederlande seien übereingekommen, die dritte Konferenz zum Frühjahr 1917 einzuberufen. Gemäß den Anregungen der zweiten Haager Konferenz vom Jahre 1907 sollte zunächst ein vorbereitender Ausschuß zusammentreten, auf dessen Arbeiten die neue Zusammenkunft in weitgehendem Maße angewiesen wäre. Die zweite Konferenz hat die Bildung einer vorbereitenden Kommission empfohlen, als deren Aufgabe bezeichnet wurde, die eingehenden Vorschläge zu sammeln, das für eine internationale Regelung geeignete Material zu sichten und ein Programm für die Arbeiten der dritten zusammenzustellen, das den Regierungen früh genug unterbreitet werden müßte, um ihnen Zeit zur Prüfung der Vorschläge zu lassen. Im deutschen Reichstag wurde von nationalliberaler Seite — die Parteien weiter links unterstützten den Vorschlag — der Regierung empfohlen, nach dem Beispiel anderer Staaten alsbald eine vorbereitende Studienkommission einzusetzen, um beim Zusammentreten der dritten Haager Konferenz gut vorbereitet zu sein; das Interesse für die Schiedsgerichtsbewegung sei nun einmal in Deutschland zweifellos erwacht.

Unter den Fragen, die die dritte Haager Konferenz beschäftigen würden, stehen das Seebeuterecht und ihm zur Seite die Fragen der Konterbande und Blockade an erster Stelle. Der Weltkrieg mag eine Hinausschiebung der Konferenz bedeuten — überflüssig macht er sie nicht. Im Gegenteil. Man hat in dieser Zeit, in der die ganze Welt erschüttert wurde, noch deutlicher als vorher den außerordentlichen Wert klarer völkerrechtlicher Bestimmungen eingesehen. Neben den früheren Problemen sind neue emporgetaucht, die dringend Lösung heischen. Selbst wenn die Mehrzahl der am Kriege beteiligten Staaten keine Sehnsucht nach einer neuen Haager Konferenz empfinden sollte, so werden doch die Neutralen um so stärker darauf dringen, daß man die Fortbildung des Völkerrechts nicht versäumt.

Der Krieg hat die Welt in einem Augenblick überrascht, als das Seekriegsrecht in halbfertigem Zustand war. Aus der Erstarrung, die ihm seit beinahe zwei Jahrhunderten durch den Widerspruch der stärksten Seemacht aufgezwungen war, konnte es sich nur 1856 auf einen

Augenblick lösen, als man die Kaperei beseitigte. Seither ist es fast auf demselben Fleck stehen geblieben, während sich die Anschauungen der politischen Moral nicht minder wie die wirtschaftlichen Zustände aller Kulturvölker durchgreifend änderten. Infolgedessen brachte sowohl der russisch-japanische wie der italienisch-türkische Krieg eine Menge neuer Völkerrechtsfragen, die der Regelung harrten. Wäre die Londoner Deklaration von England ratifiziert worden, oder hätte die britische Regierung mindestens auf das Angebot der Deutschen, diese Bestimmungen für den Krieg 1914 gelten zu lassen, ohne Winkelzüge bejahend geantwortet, so wäre die Rechtslage erheblich klarer. Indem England jedoch getreu seinem alten Grundsatz, die Verhältnisse so unklar und undurchsichtig wie möglich zu gestalten, um besser im Trüben fischen zu können, dieses Anerbieten ablehnte, wurde das Völkerrecht zur See auf denselben Stand zurückgeworfen, den es bereits vor einem halben Jahrhundert erreicht hatte. Die Arbeiten der zweiten Haager Konferenz 1907, von denen gerade die wichtigste, die auf Einsetzung eines internationalen Oberprisengerichtshofes hinzielte, an Englands Weigerung scheiterte, und ebenso die Londoner Beschlüsse 1909 haben daher bis jetzt ein greifbares Ergebnis kaum gezeitigt. Aber gerade deshalb wird der Wunsch, vorwärts zu kommen, sich in fast allen Ländern *nach* diesem Kriege mit solcher Stärke äußern, daß er sich nicht mehr ersticken läßt.

---

12. Abschnitt.

Der Mißbrauch fremder Flaggen durch England.

> „Kein Engländer wagt mehr die Wahrheit zu glauben. Seit 200 Jahren ist er eingehüllt in Lügen jeder Art. Er hält die Wahrheit für gefährlich, und man sieht ihn überall bemüht, dieselbe dadurch zu mildern, daß er eine Lüge mitgehen heißt und beide zusammenspannt. Das nennt er den sicheren Mittelweg." Carlyle.

Eine Macht, die das Völkerrecht zur See so wenig anerkennt wie England, wird auch vor dem Mißbrauch fremder Flaggen nicht zurückschrecken. In der Tat lassen sich *mancherlei Ereignisse* nennen, die dies beweisen.

Am 4. September 1799 wurden auf der Reede von Barcelona zwei Fregatten Spaniens durch Engländer, die den Kapitän einer schwedischen Galiote zwangen, sich ohne Niederholung seiner Flagge still den feindlichen Fahrzeugen zu nähern, geentert[1]).

Karl Julius Weber weist im „Demokritos" auf einen ähnlichen Fall hin.

Solche Fälle wären Erinnerungen aus der Vergangenheit, die für die Gegenwart ohne Bedeutung sein könnten, huldigte nicht England noch jetzt ähnlichen Anschauungen.

---

[1]) Siehe näheres S. 79.

Zunächst ist es mitschuldig an den unklaren Bestimmungen über das Flaggenrecht im Seekrieg. Dieses erlaubt die Verschleierung der nationalen Zugehörigkeit in gewissem Maße. Ein Kriegsschiff, das zunächst unerkannt bleiben will, darf, der fast allgemein gültigen Auffassung entsprechend, eine falsche Flagge führen. Nur ist es verpflichtet, die richtige mit dem Augenblick zu zeigen, da ein feindliches Kriegsschiff durch einen Schuß — der scharf oder auch blind sein kann — ihre Vorweisung verlangt. Dieser „affirming gun" bedeutet gleichzeitig für das feuernde Schiff die ehrenwörtliche Versicherung, daß die von ihm gesetzte Flagge richtig ist. Das Schiff, an das die Aufforderung gerichtet war, muß nun ebenfalls die richtige Flagge zeigen und durch seinen Kanonenschuß bekräftigen. Geschieht dies nicht, so ist jede feindliche Maßnahme berechtigt[1]).

Ob man von der Erlaubnis der Flaggentäuschung, die daher Kriegsschiffen bis zu einem gewissen Grade zusteht, Gebrauch macht, hängt vom persönlichen Geschmack ab. Die deutschen Seeoffiziere verspüren dazu keine Neigung. Auch sie wenden Kriegslisten an — aber sie müssen ritterlich sein. Als die „Emden" bei Pulo Pinang einen russischen Kreuzer und einen französischen Torpedojäger zum Sinken brachte, hatte sie einen vierten Schornstein angebracht und sich daher den Feinden unerkannt nähern können; von der Setzung einer falschen Flagge ist nichts bekannt geworden.

Allgemein gilt als unzulässig, daß ein stärkeres Schiff durch Flaggentäuschung ein schwächeres heranlockt, sei dies nun aus neutralen Gewässern oder auf offener See, um es anzugreifen.

Und die Engländer? Für sie gilt auch im Flaggenrecht, was Shaw in „The man of destiny" seinen Napoleon über die Heuchelei der Engländer sagen läßt:

„Die Engländer sind eine besondere Rasse. Kein Engländer ist gering genug, um nicht Gewissensbedenken zu haben; kein Engländer ist hoch genug, um frei von ihrer Tyrannei zu sein. Aber jeder Engländer ist mit einer gewissen wunderbaren Kraft begabt, die ihn zum Herrn der Welt macht. Wenn er eine Sache zu haben wünscht, so sagt er sich niemals, daß er sie wünscht. Er wartet geduldig, bis ihm plötzlich — man weiß nicht wie — die brennende Ueberzeugung kommt, daß es seine moralische und religiöse Pflicht sei, über diejenigen Herr zu werden, die die von ihm gewünschte Sache besitzen. Dann wird er unwiderstehlich . . . Er tut, was ihm gefällt, und packt, wonach ihm gelüstet; wie der Krämer verfolgt er seine Absicht mit einem Eifer und einer Beharrlichkeit, die einer starken religiösen Ueberzeugung und einem tiefen Gefühl für moralische Verantwortlichkeit entspringen. Er ist niemals in Verlegenheit um eine wirklich moralische Haltung. Als der große Vorkämpfer für Freiheit und nationale Unabhängigkeit bekriegt und annektiert er die halbe Welt und nennt das Kolonisation. Wenn er ein neues Absatzgebiet für seine verdorbenen Manchesterwaren braucht, sendet er eine Mission aus, um den Eingeborenen das Evangelium des Friedens zu lehren. Die Eingeborenen töten die Missionare: er eilt zu den Waffen in Verteidigung des Christentums, kämpft für es und nimmt dafür den Markt als Lohn vom Himmel. Zur Verteidigung seiner heimischen Küsten nimmt er einen Geistlichen an Bord

---

[1]) Ueber die Möglichkeit des Flaggenmißbrauchs durch Kaperschiffe siehe S. 18.

seines Schiffes, nagelt eine Flagge mit dem Kreuz an seinen Mast und segelt zu den Enden der Erde, in Grund bohrend, verbrennend und vernichtend alle, die ihm die Herrschaft über die Meere streitig machen. Er rühmt sich, daß ein Sklave frei sei in dem Augenblick, in dem sein Fuß britische Erde berühre; und er verkauft die Kinder seiner Armen im Alter von sechs Jahren, um sie in seinen Fabriken 16 Stunden im Tage fronen zu lassen . . . Es gibt nichts so Schlechtes oder so Gutes, was man nicht Engländer tun sehen kann, — aber man wird niemals einen Engländer im Unrecht finden. Er tut alles aus Grundsatz. Er kämpft mit dir aus patriotischen Grundsätzen; er beraubt dich aus geschäftlichen Grundsätzen; er unterjocht dich aus imperialistischen Grundsätzen; er überschreit dich aus männlichen Grundsätzen; er tritt für seinen König ein aus loyalen Grundsätzen und haut ihm den Kopf ab aus republikanischen Grundsätzen. Seine Parole ist stets Pflicht; und er vergißt niemals, daß die Nation, die ihre Pflicht in Gegensatz zu ihrem Interesse treten läßt, verloren ist."

In dem Krieg gegen Deutschland hat sich England z. B. einen schweren Mißbrauch gegenüber dem amerikanischen Dampfer „Greenbriar" zuschulden kommen lassen, der von Nordamerika mit Baumwolle nach Bremerhaven unterwegs war. Er wurde am 30. Dezember 1914 von einem englischen Kreuzer angehalten, der ihm befahl, die amerikanische Flagge niederzuholen und an ihrer Stelle die englische zu setzen. Dann wurde er gezwungen, nach Kirkwall auf den Orkneyinseln zu fahren, was nach dem Bericht des amerikanischen Kapitäns in einer Weise geschah, „die von geringer Kenntnis der Navigation und minderwertiger Seemannschaft Zeugnis ablegte". In Kirkwall angekommen, erklärte der Amerikaner, er werde die Ueberführung nach Leith, die nun von ihm verlangt wurde, nicht übernehmen, falls nicht die englische Flagge gestrichen und die amerikanische gesetzt würde. Erst der englische Hafenkapitän entdeckte, was die Prisenoffiziere nicht zu wissen schienen, daß die Niederholung der neutralen Flagge „ein Irrtum" war. Tatsächlich durfte der englische Kreuzerkommandant zwar den Dampfer als verdächtig anhalten und ihn auf hoher See oder in einem englischen Hafen nach Konterbande durchsuchen, nicht aber die fremde Flagge durch die eigene ersetzen.

Indessen ist dieser Fall unschuldig gegenüber dem Geheimerlaß der britischen Admiralität, der am 31. Januar 1915 erging: „Wegen Auftretens deutscher Unterseeboote im englischen und irischen Kanal sollen sofort alle englischen Handelsschiffe neutrale Flaggen hissen und alle Abzeichen wie Reedereizeichen, Namen usw. verdecken. Hausflaggen sind nicht zu führen. Dieser Befehl ist geheim zu halten."

Die deutsche Regierung nahm in der Bekanntmachung des Chefs des Admiralstabs der Marine v. Pohl im „Reichsanzeiger" vom 4. Februar 1915 unter Punkt 2 ausdrücklich auf diesen, von der britischen Regierung angeordneten Mißbrauch neutraler Flaggen bezug. Die englische Presse erklärte die Nachricht für unwahrscheinlich, wenn nicht für unwahr. Die Admiralität aber schwieg. Am 7. Februar mußte der Flottenkorrespondent der „Times" schreiben:

„Ueber den Gebrauch der neutralen Flaggen durch Handelsschiffe wird viel Unsinn geschrieben. Es bestand keine Notwendigkeit für die Admiralität, eine Order darüber auszugeben. Ich glaube nicht, daß sie ausgegeben wurde. Unter gewöhnlichen Umständen hat der Kauffahrer kein Recht, die neutrale Flagge zu benutzen, aber die Seegewohnheit und viele Präzedenzfälle lassen es zu, wenn er es versucht, um dem Feinde zu entgehen. Jede Nation, die eine Handelsflotte von einiger Bedeutung besaß, wird Beispiele in ihrer Geschichte finden. England selbst erkannte das Recht vor einigen Jahren an, als es selbst neutral war, und informierte seine Vertreter im Auslande entsprechend. Wenn unsere Handelsschiffe die neutrale Flagge benutzen, um der Aufmerksamkeit eines feindlichen Tauchbootes zu entgehen, so haben sie das Recht auf ihrer Seite."

Der Geheimerlaß der britischen Admiralität ist ein würdiges Kapitel in dem Buche der englischen Haltung zum Seekriegsrecht. Der Erlaß stellt eine doppelte Niedrigkeit dar: die Verleugnung des eigenen Staates, und die Benutzung unschuldiger Dritter, um sich selbst aus der persönlich verschuldeten Gefahr zu retten.

Fast alle zivilisierten Staaten haben die mißbräuchliche Führung ihrer Flagge unter Strafe verboten. Stellt doch die Flagge ein Symbol der Zugehörigkeit zu dem Staate dar und den Inbegriff der Verehrung für diese Gemeinschaft. Offiziere und Mannschaften aller Kriegsflotten geben ihr Leben dafür hin. Als zu Beginn des Krieges der deutsche Panzerkreuzer „Goeben" im westlichen Mittelmeer die Feinde beunruhigte, mit der steten Gefahr im Auge, von einer Ueberzahl von Schiffen vernichtet zu werden, ließ der Kommandant die Flagge an den Mast nageln, damit sie nicht heruntergeschossen werden konnte. Wird ein deutsches Kriegsschiff im Kampfe mit den Feinden von den Wellen verschlungen, so gilt der letzte Gruß der Flagge. In England scheint man die eigene Flagge weniger hoch zu achten, und die anderer Staaten erst recht nicht, indem man sie für vogelfrei erklärt. In Deutschland steht auf jedem Mißbrauch der Flagge Strafe: nach den Reichsgesetzen vom 25. Oktober 1867 und 23. Dezember 1888 sind zur Führung der deutschen Flagge berechtigt und verpflichtet die Kauffahrteischiffe, die sich in dem ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen oder von juristischen Personen mit dem Sitz im Gebiet des Deutschen Reichs befinden, in das Schiffsregister eingetragen sind und von der Registerbehörde das Zertifikat (Flaggenattest) erhalten haben. Die Flagge wird durch die Kriegsflotte des Reiches geschützt. Wird sie geführt, ohne daß die gesetzlichen Bestimmungen befolgt sind, so hat der Schiffer eine Geldbuße bis zu 300 Mark zu zahlen, oder erhält eine dementsprechende Gefängnisstrafe, falls er nicht nachweist, daß der unbefugte Gebrauch der Flagge ohne sein Verschulden geschehen ist. Setzt dagegen ein Schiff, das dazu überhaupt nicht berechtigt ist, die deutsche Flagge, so wird dadurch Geldbuße bis zu 1500 Mark oder Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten verwirkt, auch kann auf Konfiskation des Schiffes erkannt werden.

Die deutsche Kriegsflotte würde sich entehrt fühlen, träte der undenkbare

Fall ein, daß die deutsche Admiralität unsere Handelsschiffe zum Flaggenbetrug aufforderte. Der öffentliche Unwille würde den Urheber solcher Gemeinheit in einem Augenblick wegfegen. Während kein ehrlicher Engländer in Zukunft seine Flagge ohne ein Gefühl heimlicher Erniedrigung betrachten kann, werden unsere Seeleute nach wie vor mit freudigem Stolz das deutsche Flaggenlied singen:

„Dir woll'n wir treu ergeben sein,
Dir woll'n wir unser Leben weih'n,
der Flagge schwarz-weiß-rot."

In England dagegen gibt die Admiralität, die bis zum Ausbruch des Krieges behauptete, sie sei imstande, alle Meere zu beherrschen, die Weisung, die britischen Kauffahrteischiffe möchten sich hinter neutralen Flaggen verkriechen. Ein kläglicheres Armutszeugnis konnte sie sich nicht wohl ausstellen. Dasselbe Volk, das „Britannia, rule the waves" zum Nationallied erkor, ist nicht imstande, obwohl seine Flotte zahlenmäßig die aller anderen Staaten weit übertrifft, auch nur die eigenen Gewässer unmittelbar vor den wichtigsten Handelshäfen ausreichend zu schützen. Kaltlächelnd greift es daher zu dem Mittel der Urkundenfälschung, um dem bösen Feind zu entgehen.

Die Geschichtsschreibung wird bei dieser Erklärung der englischen Admiralität einen Einschnitt machen: bis hierher ging der Aufstieg der englischen Seemacht, hier beginnt plötzlich der Niedergang.

Am 8. Februar hat Reuters Bureau eine Erklärung des Auswärtigen Amts in London veröffentlicht, die die Sache fast noch schlimmer macht:

„Der Gebrauch der neutralen Flagge — unter gewissen Bedingungen als Kriegslist aufgefaßt, die einzige Folge des Gebrauchs einer anderen als der eigenen nationalen Flagge durch Handelsschiffe — besteht darin, daß der Feind durch die Kriegsregeln zur See gezwungen ist, eine Untersuchung über die Nationalität des Schiffes und die Art der Ladung anzustellen und dann das Schiff vor ein Prisengericht zu bringen. Die englische Regierung hat den Gebrauch der englischen Flagge durch ein fremdes Schiff stets für gesetzlich gehalten, wenn es sich darum handelte, der Gefangennahme zu entkommen.

Solch eine Handlungsweise ist nicht nur kein Bruch des Völkerrechts, sondern ein ausdrücklich anerkanntes englisches Gesetz. Im British Merchant Shipping Act von 1894, Art. 69, heißt es: „Wenn jemand die englische Flagge benutzt oder den englischen Nationalcharakter annimmt an Bord eines Schiffes, das ganz oder teilweise Eigentum von Personen ist, die nicht qualifiziert sind, ein englisches Schiff zu besitzen, dann darf das Schiff sich nicht als englisches Schiff ausgeben, es sei denn, es tue dies, um der Gefangennahme durch ein sein Kriegsrecht ausübendes Schiff zu entgehen."

Die Instruktion für die englischen Konsuln lautet in demselben Sinne: ‚Da wir in der Praxis nicht gegen den Gebrauch der englischen Flagge durch fremde Kauffahrteischiffe protestieren, so behaupten wir, daß im entgegengesetzten Fall ein englisches Kauffahrteischiff keinen Neutralitätsbruch begeht, wenn es nötigenfalls von einer neutralen Flagge Gebrauch macht. Die Regeln des Völkerrechts und die Vorschriften der Humanität fordern es, daß eine kriegführende Partei den Charakter eines Handelsschiffes feststellt, ehe sie zum Beutemachen ausgeht. Deutschland hat kein Recht, sich diesen Verpflichtungen zu entziehen. Ein Schiff mit

seiner Bemannung von Nichtkämpfern zu vernichten, wie Deutschland es droht, ist nichts anderes als Seeräuberei.'"

Wenn es in früheren Zeiten, da es noch keine drahtlose Telegraphie gab, so daß ein Krieg ausbrechen konnte, ohne daß die unterwegs befindlichen Schiffe etwas davon erfuhren, für ein Handelsschiff als erlaubt galt, um einem feindlichen Kriegsschiff zu entgehen, im Notfalle sich durch Setzung einer falschen Flagge seinen Nachstellungen zu entziehen, so bedeutet es mindestens eine verächtliche Feigheit, wenn die Admiralität der zahlenmäßig größten Seemacht ihre sämtlichen Handelsschiffe nicht etwa in fernen Gewässern, sondern unmittelbar vor den eigenen Häfen veranlaßt, sich hinter einer fremden Schürze zu verstecken, so daß z. B. die stolze „Lusitania" infolge drahtloser Weisung, die ihr auf das Meer entgegengesandt wurde, am 5. Februar 1915 den Union Jack strich, um unter dem Sternenbanner in Liverpool einzulaufen. Hätte England ein halbes Dutzend Dreadnoughts und eine ganze Torpedoflottille in einer Seeschlacht eingebüßt, so könnte der Eindruck nicht erniedrigender sein.

Wir wollen kurz darüber hinweggehen, daß Frankreich, welches sich mehr und mehr zum Trabanten Englands erniedrigt, nach dessen Muster eine gleiche Verfügung zum Mißbrauch neutraler Flaggen erließ. Aber zwei Dinge bedürfen der Unterstreichung: die unvermeidlichen Folgen dieses Betruges für den internationalen Verkehr, und die Unehrlichkeit Englands, die sich selten schamloser gezeigt hat.

Ist die Führung einer falschen Flagge nicht nur erlaubt, sondern wird sie geradezu von der Regierung vorgeschrieben, so ist nicht abzusehen, wo die Unehrlichkeit enden soll. Sollen dann nicht lieber auch die Schiffspapiere gefälscht werden? Soll man dann nicht auch die Bemalung in nationalen Farben, die z. B. von holländischer, norwegischer und schwedischer Seite als Schutzmittel ausgeführt wurden, ebenfalls nachgeahmt werden? Wenn man schon einmal die Gewohnheiten des Hehlers annimmt, so gibt es eine Grenze für solche Betrugsmöglichkeiten nicht.

England handelt auch in diesem Falle wieder, als ob es allein der Welt die Gesetze geben dürfte. Daß es gegen einen Mißbrauch seiner eigenen Flagge im gleichen Falle den schärfsten Einspruch erheben würde, wird wohl von keiner Seite geleugnet werden können. Es verbirgt sich heuchlerisch hinter der Tatsache, daß in seinem Schiffahrtsgesetz von 1894 scheinbar die Führung einer neutralen Flagge bei Gefahr der Aufbringung gestattet wird. In der Tat aber liegen die Dinge folgendermaßen: dessen Artikel 69, der oben abgedruckt wurde, ist wörtlich aus dem Handelsschiffahrtsgesetz des Jahres 1854 (§ 103 Ziffer 1) übernommen. Dieses Gesetz kam zwei Jahre vor der Pariser Deklaration zustande, ist also durch diesen völkerrechtlichen Vertrag hinfällig geworden. Auch wird niemand behaupten können, jene Bestimmung sei im Interesse der Neutralen geschaffen

worden. Was England damit beabsichtigte, war nichts anderes als die Sicherung der eigenen Zufuhren, falls andere Staaten miteinander Krieg führten.

Als die Pariser Deklaration erlassen wurde, die den neutralen Schiffen und den neutralen Ladungen eine Rechtssicherheit gewährte, wie sie bis dahin nicht bestand, beruhte diese gegenseitige Bindung der Kulturvölker auf der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Flagge ehrlich geführt würde. Allerdings wurde dies nicht besonders festgestellt — weil man es für unnötig erachtet, in jeden völkerrechtlichen Vertrag erst noch die Bestimmung hineinzuschreiben, daß alles ehrlich zugehen müsse! Die feige und rücksichtslose Anweisung der britischen Admiralität, alle englischen Schiffe sollten neutrale Flaggen führen, ist wohl selbst demjenigen nicht einmal als möglich in den Sinn gekommen, der auf Grund der jahrhundertelangen Mißhandlungen des Völkerrechts durch England diesem Seeräuberstaat das äußerste Mißtrauen entgegenbrachte. Auch in dieser Beziehung müssen wir umlernen: es gibt tatsächlich nichts, und sei es noch so niedrig, wozu England sich nicht in dem Augenblick entschließen könnte, wo es sich Vorteil davon verspricht[1]).

Welche Mittel die Neutralen anwenden werden, um dafür zu sorgen, daß der von der britischen Admiralität nicht nur für den einzelnen Notfall, sondern für alle englischen Handelsschiffe überhaupt befohlene Flaggenmißbrauch unterbleibt, ist ihre Sache. Vermutlich werden sie es, um nicht selbst in Krieg verwickelt zu werden, bei papierenem Einspruch bewenden lassen. Die Verleugnung seiner Flagge aber in den eigenen Hoheitsgewässern wird England auch bei den Neutralen nichts anderes eintragen, als Hohn, Spott und Verachtung für diese jämmerliche Unehrenhaftigkeit, die auf derselben Stufe mit dem corriger la fortune des Falschspielers steht.

---

[1]) Professor Hatschek hat im „Tag" vom 15. Februar 1915 auf die lehrreiche Tatsache aufmerksam gemacht, daß die Uebernahme der veralteten Bestimmung des Jahres 1854 in das britische Schiffahrtsgesetz vom Jahre 1894 auf liederlicher Bearbeitung beruhte: „Es darf . . . . auch staatsrechtlich kein Staat einen solchen Flaggenmißbrauch sanktionieren. In England ist offenbar bloß durch schlechte Redaktion des Gesetzes von 1894 der Satz des Gesetzes von 1854, der vom Flaggenmißbrauch handelt, einfach übernommen. Wir wissen auch, wie dies Gesetz zustande kam: es war eine sog. Consolidation Bill, d. h. ein Gesetzentwurf, der bloß eine Neuredaktion vornahm; dieser hatte 748 Paragraphen und 22 Anhänge. Ein gemeinsames Komitee der beiden Häuser stellte den neuredigierten Text auf und das Unterhaus nahm diesen beinahe unbesehen an, denn der Sprecher verbot damals, da es sich um eine bloße Neuredaktion handelte, daß wesentliche Verbesserungsvorschläge (Amendments of Substance) eingebracht würden (siehe Ilbert: Legislative Methods and Forms p. 73). Man hat also mit Flüchtigkeit gearbeitet und Sätze des älteren Rechts, die nach Völkerrecht bereits obsolet waren, in das neue Gesetz herübergenommen. Jetzt erkühnt man sich, etwas als Völkerrecht hinzustellen, was eben unter Verletzung des Völkerrechts (insbesondere der völkerrechtlichen Pflicht zur Anpassung der Landesgesetzgebung) entstanden ist."

---

13. Abschnitt.

Der Versuch der Aushungerung Deutschlands.

Niemals hat sich die englische Heuchelei abstoßender gezeigt als in der Absicht der Regierung und der öffentlichen Meinung, das Deutsche Reich dadurch zum Frieden zu zwingen, daß es einer Aushungerung unterworfen wird, die das edle Albion für menschlicher erklärt als den Kampf mit blutigen Waffen. Nachdem die englischen Truppen auf dem Festlande sich meistens Schläge geholt haben, während die englische Flotte sich in der Regel weder durch glänzende Waffentaten noch durch Ritterlichkeit auszeichnete und sowohl Frankreich wie Rußland auf dem Vormarsch nach Berlin immer wieder versagten, greift England zu dem Plan der Aushungerung Deutschlands, weil es diesen aus dem Hinterhalt ausführen zu können hofft. Die eigenen Glieder braucht es dabei — so hofft es — nicht zu opfern. Gibt es einen bequemeren Weg zum Siege als den, dem Feind alle Nahrungsmittel nicht nur für seine Truppen, sondern vor allem für die friedliche Bevölkerung daheim, für Kinder und Frauen, Greise und Nichtkämpfer abzuschneiden?

Gelänge dieser Plan, so würde das Buch der Weltgeschichte um ein Verbrechen bereichert werden, so ungeheuerlich, daß alle Schandtaten der Vergangenheit daneben verblassen. Ein Volk von 67 Millionen Menschen auszuhungern, so daß es aus Nahrungsmangel die Waffen strecken muß, würde in der Tat eine Gemeinheit bedeuten, wie sie selbst ein Cesare Borgia nicht ausgedacht hat.

Denn daß die Belagerung einer Festung damit durchaus nicht zu vergleichen ist, liegt auf der Hand. Vor Beginn der Einschließung pflegt man die Zivilbevölkerung zum Verlassen der Stadt aufzufordern. Die Nichtkämpfer, die darin verbleiben, müssen allerdings ebenso leiden wie die uniformierten Truppen. Aber die Absicht des Belagerers richtet sich ausschließlich darauf, den Widerstand der letzteren zu brechen. Und mit dem Augenblick, wo die Uebergabe der Festung erfolgt, pflegen — wie bei der Belagerung von Paris 1871 — reiche Vorräte von Nahrungsmitteln bereitzustehen, um die Halbverhungerten zu laben. Gelänge der Versuch, einer über 540 000 qkm (die 2½fache Fläche Englands und Schottlands) verteilten Nation von 67 Millionen die Nahrungsmittelzufuhr völlig abzuschneiden, so würde nach dem Friedensschluß noch erhebliche Zeit verstreichen, bis die Heranschaffung und Verteilung von Nahrungsmitteln erfolgt wäre.

In der Tat handelt es sich bei einem Versuch der Aushungerung der friedlichen Bevölkerung eines Staates nicht sowohl um Nadelstiche, wie die Engländer es heuchlerisch darzustellen lieben, als um eine langsame und schmerzhafte Erdrosselung, die durch alle Qualen der Seele ver-

schärft würde. Außerhalb Englands wird wohl von keiner Seite bestritten, daß die Absicht der Aushungerung die maßloseste Barbarei darstellt, die sich denken läßt. In der Tat konnte dieser Gedanke auch nur bei einem Volk auftauchen, das sich durch die Barbarisierung des Seekriegs seit Jahrhunderten alle Fortschritte des Völkerrechts vom Leibe zu halten suchte. Die Absicht der Aushungerung steht im schreiendsten Widerspruch zu allem, was die zivilisierten Völker im Landkrieg gestatten. Treffend schreibt Graf Loreburn: „Ein General im Felde, der einen Teil des feindlichen Gebietes erobert und besetzt hat, darf einen befestigten Platz belagern und von aller Zufuhr abschneiden, um ihn durch Hunger zur Uebergabe zu zwingen, und die mit eingeschlossenen Bewohner der Festung müssen naturgemäß mit darunter leiden. Wollte er dagegen ein offenes, unbesetztes Gebiet mit einem Truppenkordon umgeben und die Zufuhr und Ausfuhr aller Lebensmittel und Waren in und aus demselben verhindern, um dadurch „einen Druck auf die Zivilbevölkerung und durch sie auf die feindliche Regierung auszuüben, der diese zwänge, um Frieden zu bitten", so würden die Kriegsgesetze das verbieten ... Man darf zur See den Zugang in jeder Gebietsausdehnung versperren, um die Zivilbevölkerung von der Versorgung mit Lebensmitteln und Industriematerial abzuschneiden, auf dem Lande darf man es nicht. Läßt sich ein militärischer Grund für diesen auffallenden Unterschied angeben? Zweifellos führen wir eine Verarmung des Feindes herbei, wenn wir den Bürgern ihr Privateigentum wegnehmen und beschlagnahmen; aber das ist kein militärischer Grund, und die Verarmung kann durch Zerstörung von Privateigentum auf dem Lande, durch Verbrennen von Getreide und Scheunen, durch Aufreißen von Weingärten und Zerstören von Fabriken viel wirksamer erreicht werden[1])."

Mit dem oft verfochtenen Grundsatz, ein Krieg sei um so menschlicher, je schärfer und schneller er geführt werde, würde ein solches Verfahren durchaus im Einklang stehen — falls das sittliche Bewußtsein der Kulturmenschheit heute eben noch gestattete, im Kriege auch das Privateigentum rücksichtslos zu vernichten, um den Gegner dadurch auf die Kniee zu zwingen. Das internationale Gewissen aber verbietet schon seit beträchtlicher Zeit solche Unmenschlichkeit, und die Haager Konferenz hat die Zerstörung feindlichen Gutes, falls sie nicht durch die Kriegsnotwendigkeit unmittelbar geboten ist, gänzlich ausgeschaltet.

England will dennoch den Versuch dieser Unmenschlichkeit wagen. Als die belgische Zivilbevölkerung Hunger zu leiden begann, kurz nachdem die Deutschen ihr Gebiet endgültig besetzt hatten, erhob man jenseits des Kanals gellendes Geschrei über die Barbaren, die das unschuldige Land in solches Unglück gestürzt hätten. Einer der Ihren hat ihnen die richtige

[1]) Loreburn a. a. O. S. 162 ff.

Antwort gegeben: Shaw sagte seinen Landsleuten, daß nicht England sich für Belgien geopfert habe, daß vielmehr Belgien nun für England blute. Auch hat die gesamte neutrale Welt anerkannt, daß Deutschland sofort, nachdem es die Besetzung durchgeführt hatte, die Gefahr einer Hungersnot durch energische Maßnahmen bekämpfte. Die internationale Hilfsaktion, um die Belgier mit Nahrungsmitteln zu versehen, die namentlich von Amerika ausging, während sie von England nicht unterstützt wurde, hat zusammen mit den Bemühungen der deutschen Regierung die Hungersgefahr für Belgien schnell beseitigt. Dabei haben die Deutschen aufs peinlichste vermieden, von den gespendeten Nahrungsmitteln irgend etwas für sich — und sei es gegen Bezahlung — in Anspruch zu nehmen. Ebenso haben sie in Russisch-Polen gehandelt — während abermals die englische Regierung für die Zufuhr von Getreide aus Amerika die größten Schwierigkeiten machte.

England kennt in der Tat, sobald seine eigenen Interessen irgend ins Spiel kommen, durchaus keine Menschlichkeit. Ist es ganz unbeteiligt und herrscht Friede, so trägt es bei großen Unglücksfällen zu der Hilfeleistung bei — wie jedes andere Land. Mit dem Augenblick aber, da Krieg herrscht, ist alle Menschlichkeit aus der Seele vieler Briten verschwunden. Ihnen ist dann aus dem Herzen gesprochen, was Churchill Anfang Februar 1915 dem Berichterstatter des „Matin" sagte, um die Absicht Englands zu bekräftigen, Deutschland auszuhungern: „Sie wissen, welche Wirkung der Knebel ausübt, er nutzt das Herz ab. Diese Knebelung wird aber nicht eher locker werden, als bis Deutschland sich auf Gnade oder Ungnade ergibt."

Solcher Brutalität würde sich ein verantwortlicher Staatsmann in jedem anderen Staate schämen. Nicht einmal von den Männern des Zarenreichs ist solche Schamlosigkeit bekannt. Jedem anständigen Engländer muß sie einen Stich ins Herz geben, während das Ausland nicht wohl einen anderen Schluß daraus ziehen kann als den, daß die Verrohung der englischen Kriegführung alle Grenzen überschreitet.

In der Tat ist es kein Wunder, daß in diesem Kriege, dessen Auftakt der Fürstenmord in Serajewo war, England, das sich nicht schämt, auf der Seite des Meuchlerstaates zu kämpfen, und das durch seinen Gesandten in Norwegen einen bezahlten Mordanschlag auf Sir Roger Casement plante, bis zu der ungeheuerlichen Absicht hinuntergesunken ist, Millionen friedlicher Menschen gleichzeitig die Lebensader durchzuschneiden. Nicht nur hat es sich politisch um jeden Kredit gebracht, indem es auf der Seite Serbiens und Rußlands kämpft, wodurch es zum Mitschuldigen der brutalen Despotenpolitik in Finnland wie aller anderen Gewaltmaßregeln des Zarenreichs ward, sondern es bekennt sich auch offen zu einer Politik der Brutalität,

wie sie allerdings in der englischen Geschichte nicht beispiellos dasteht. Es sei nur darauf hingewiesen, daß die Ausrottung der Eingeborenen in Australien, für die meist ein zureichender Grund nicht vorlag[1]), mit bewußter Grausamkeit angestrebt wurde: in Tasmanien schossen die englischen Ansiedler die Eingeborenen nieder, wenn sie kein anderes Futter für ihre Hunde hatten, und in Australien mischten Ansiedlerfrauen in Hungerszeiten Arsenik unter das Mehl, mit dem sie die bettelnden Eingeborenen beschenkten[2]). Die Ausrottung der Eingeborenen namentlich in Tasmanien, wo 1876 die letzte ihres Stammes starb, wird auch von den ruhigsten Forschern als „gewissenlos" bezeichnet[3]). Ebenso stellen die Konzentrationslager, in denen die Engländer im Burenkriege die friedliche Bevölkerung ihrer Gegner zusammenpferchten, eine Grausamkeit ersten Ranges dar, und England kann sich von dem Verdacht nicht rein waschen, daß es dort Zehntausende von Frauen und Kindern unter ungesunden Lebensbedingungen zusammentrieb, damit recht viele von ihnen stürben; für einige 30 000 erfüllte sich dieser Wunsch.

In dem Kriege gegen Deutschland kann es dieses Mittel einstweilen nur gegen die friedlichen Menschen anwenden, die man in England selbst gefangen setzte. Der Bevölkerung des Deutschen Reiches selbst wünscht man dagegen durch den Plan der Aushungerung beizukommen, nachdem alle bisherigen Maßnahmen in dem rücksichtslosen Wirtschaftskrieg, den England seit Beginn des Waffenkampfes mit größerem Nachdruck als diesen führt, gar nichts erreicht haben, was Deutschland veranlassen könnte, um Frieden zu bitten. Obwohl ferner allmählich fast alle nur denkbaren Gegenstände von England für Konterbande erklärt sind und ihre Einfuhr nach Deutschland auch auf neutralen Schiffen oder über fremde Häfen verhindert wird, geht doch das deutsche Leben ruhig seinen Gang. Ja die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse haben sich seit Kriegsausbruch erheblich gebessert: auf 100 Mitglieder von deutschen Fachverbänden kamen

im August 1914	22,4 Arbeitslose
im September 1914	15,7 „
im Oktober 1914	10,9 „
im November 1914	8,3 „

Nach den Berichten des Kaiserlichen Statistischen Amts trat die Besserung aller Arbeitsbedingungen auch in dem folgenden Vergleich überschüssiger Arbeitsgesuche und offener Stellen für eine große Anzahl von Arbeitsnachweisen zutage:

---

[1]) Siehe meinen Aufsatz „Das Aussterben der australischen Urbevölkerung" (Archiv für Rassen- und Gesellschaftsbiologie. 10. Jahrgang. 1913. S. 93—109).
[2]) Siehe Peschel: Völkerkunde. 6. Auflage. Leipzig 1885. S. 150.
[3]) Siehe z. B. Peschel S. 334.

	Arbeitsgesuche	Offene Stellen
22. August 1914	150 622	4 896
12. Dezember 1914	78 609	17 787

Endlich hat die deutsche Regierung durch ihre Monopolisierung des Verkaufs und der Verwendung von Getreide einen Strich durch die Rechnung Englands gemacht, während der Ankauf ausländischer Nahrungsmittel nur kurze Zeit lang in das Monopol einbegriffen war. Mitte Januar 1915 erschien eine Denkschrift „Die deutsche Volksernährung und der englische Aushungerungsplan[1])“, zu der sechzehn Verfasser aus verschiedenen Berufs- und Interessenkreisen Beiträge lieferten: neben dem Rektor der landwirtschaftlichen Hochschule und seinem Kollegen von der Handelshochschule in Berlin Professoren der Physiologie, Statistiker, Theoretiker und Praktiker der Landwirtschaft, Kenner des Bergbaus und der Moorkultur, endlich Hedwig Heyl als erfahrene Hausfrau. Ehrlich wird der Fehlbetrag an Nährwerten, der für das Deutsche Reich bei dem gewöhnlichen Verbrauch in Friedenszeiten gilt, zahlenmäßig dargelegt. Dann werden alle Verhältnisse gründlich erwogen — wobei sich der Schluß ergibt, daß die Lage des deutschen Volkes, wenn sie auch ernst ist, ihm doch bei angemessenem Verhalten gestattet, dem englischen Aushungerungsplan beliebig lange Trotz zu bieten. An solchem Verhalten aber wird es sicherlich nicht fehlen: haben wir doch — vor allen anderen Völkern — den Zauberstab der Organisation in Händen, und es fehlt uns weder an klarem Nachdenken noch an Besonnenheit.

In England hat man denn auch sofort gefühlt, daß sich Deutschland auf diesem Wege ebenso wenig überwinden läßt wie durch die sonstigen Maßnahmen des Wirtschaftskrieges, von denen sich John Bull ursprünglich so viel versprochen hatte.

Umso erboster fordert man in England, daß in Zukunft alle Getreidesendungen ohne Unterschied als Kriegskonterbande anzusehen seien, auch wenn sie nach neutralen Häfen bestimmt sind. Die Willkür, mit der es bisher alle möglichen Dinge als Konterbande beschlagnahmt hatte — bis zu dem Walfischtran, der an Bord norwegischer Walfischfang- und Trankocherei-Dampfer hergestellt und von ihnen nach dem neutralen Norwegen gebracht wurde — war allerdings mit dem Völkerrecht durchaus nicht in Einklang zu bringen. Aber wenn es schon eine Versündigung an seinem Geist ebenso wie an seinem Buchstaben war, solche Dinge als Konterbande (noch dazu als absolute) zu behandeln, so hat die britische Unverfrorenheit ihren Gipfel durch die Behandlung der Lebensmittel als Konterbande erstiegen. Abgesehen von der moralischen Seite der Frage wirkt es geradezu lächerlich, von England plötzlich Grundsätze verfochten zu sehen, die es seit

[1]) Herausgegeben von Professor Paul Eltzbacher. Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn, Braunschweig. 196 Seiten. Preis 1 Mark.

mehr als einem Jahrhundert bekämpft hat. Seit dem Jahre 1795 hat England niemals die Behauptung aufgestellt, Nahrungsmittel, die nicht ausdrücklich für feindliche Streitkräfte bestimmt seien, müßten als Konterbande betrachtet werden. Dagegen forderte es wiederholt (so 1885 gegen Frankreich), zur Beschlagnahme von Lebensmitteln sei in jedem einzelnen Falle nachzuweisen, daß die Schiffsladung für militärische Zwecke bestimmt sei. Ebenso hat Lord Salisbury im Burenkrieg erklärt: „Brotstoffe können, auch wenn sie für den Feind bestimmt sind, nur in dem Falle als Kriegskonterbande betrachtet werden, daß sie für die feindlichen Truppen bestimmt sind. Es genügt nicht, daß sie in solcher Weise benützt werden können, sondern es muß nachgewiesen werden, daß dies tatsächlich ihre Bestimmung zur Zeit ihrer Beschlagnahme war."

Es gibt kein ärgeres Beispiel als dieses für die „Perfidität", mit der England in dem Augenblick, da es einen Vorteil erwartet, alle völkerrechtlichen Abmachungen und Grundsätze, auch die von ihm selbst vertretenen, über Bord wirft. William Bayard Hale hat im Dezember 1914 in der „New York Times", einem deutschfeindlichen Blatt, über die Festhaltung von etwa 50 amerikanischen Schiffen durch England erklärt: das „Prinzip der britischen Anmaßung" sei, daß es englischen Schiffen freistehe, amerikanische und andere neutrale Fahrzeuge aufzuhalten und in englische Häfen auf den bloßen Verdacht hin einzuschleppen, ein Teil der Fracht könne für feindliche Streitkräfte bestimmt sein.

„Welches Verbrechen haben die Eigentümer dieser Schiffe begangen? Keines! Unter welchem Gesetze werden sie gestraft? Sie haben keines übertreten und verdienen keine Strafe. Ihr einziges Vergehen ist, daß sie Güter an Bord gebracht haben, die möglicherweise in die Hände der feindlichen Kräfte gelangen möchten. Aber kann dem amerikanischen Handel und kann dem amerikanischen Farmer und Viehzüchter das Recht verweigert werden, ihre Güter friedlichen Zwecken zuzuführen, lediglich, weil englische Staatsmänner solche Möglichkeiten zu argwöhnen belieben? Verlangt es das Völkerrecht oder der gesunde Verstand, daß der Farmer eines friedlichen Landes in Kriegszeiten seinem Weizen oder seinem Fleisch durch alle Handelskanäle folgen muß bis zu dem Mund, der diese Güter verzehrt? Nein, das Völkerrecht verlangt nichts dergleichen, und der gesunde Menschenverstand brandmarkt eine solche Annahme als widersinnig. Die britische Regierung indes fordert sie. Das Recht der Durchsuchung war schon lästig genug in frühern Tagen; heutzutage aber sollte es nicht noch mehr gedehnt werden, bis zu dem unerträglichen Punkte, bis zu dem England es jetzt ausdehnt.[1])."

Auch Hale weist auf die unerträgliche Belästigung des neutralen Handels hin, dessen Lebensinteressen erheischen, daß keine Abweichung von der Regel stattfindet, die bestimmt, daß berechtigterweise der Beschlagnahmung von Waren auf neutralen Schiffen nur das unterliegt, was durch kriegerische Natur, Gebrauch und Bestimmung gekennzeichnet ist. England habe zwar erklärt, sich an die Londoner Deklaration halten zu wollen: aber mit Zusätzen

[1]) Wiedergegeben nach dem Leitartikel der „Kölnischen Zeitung" vom 28. Januar 1915.

und Abänderungen, welche dieses Vorhaben auf dieselbe Stufe mit der Behauptung eines Mannes stellen, der erklärt, er beobachte die zehn Gebote Moses — nachdem er aus jedem das Wort „nicht" herausgestrichen hat!

Wenn seit Bekanntwerden der Monopolisierung des Brot- und Mehlverkaufs durch die deutsche Regierung und der Einschränkung des Brotverbrauchs für den Einzelnen die öffentliche Meinung in England jede Aussicht auf Erfolg des Aushungerungsplanes schwinden fühlte und daher forderte, alle Getreidesendungen seien nunmehr als unbedingte Kriegskonterbande zu behandeln, so stellt dies den Abschluß einer selbstverständlichen Entwickelung dar. Wer mit dem Völkerrecht zur See so rücksichtslos umspringt, wie dies England von jeher getan hat, der wird in einem Kampfe, in welchem er selbst Vorteile nur auf dem geduldigen Papier der eigenen Presse erringt, während er sich dem Feind nicht einmal nähern kann, ohne sich einen blutigen Kopf zu holen, selbst vor dem teuflischsten Mittel nicht zurückschrecken, um den Gegner zu Boden zu werfen. So haben die Zeitungen Englands nichts anderes getan, als die Folgerung aus seiner jahrhundertelangen Mißhandlung des Seekriegsrechts gezogen, wenn sie nun erklärten, der Beschluß des deutschen Bundesrats, die Brotverteilung von Staats wegen vorzunehmen und dem einzelnen Bürger den Höchstverbrauch vorzuschreiben, stemple in den Augen Englands das Brot zu einer Waffe; da aber die Lieferung von Waffen an die Feinde unter allen Umständen verhindert werden müsse, so seien alle Getreideschiffe auch nach neutralen Häfen fortan unbedingt mit Beschlag zu belegen. Der französische Marineminister schloß sich dieser Ansicht ausdrücklich an.

Alles dies aber wird verbrämt durch das heuchlerische Vorgeben, die Aushungerung sei viel menschlicher als die Kriegführung mit den Waffen. Nun fließt allerdings bei letzterer Blut, während die erstere ohne Bajonette und Geschütze möglich ist. Welche von beiden Methoden die menschlichere ist, kann trotzdem nicht dem geringsten Zweifel unterliegen. Durch den Zusammenprall der Heere und Flotten werden erwachsene Männer, der Mehrzahl nach in den kräftigsten Jahren, ums Leben oder um die gesunden Glieder gebracht; aber sie können sich doch wehren und sind imstande, dem Gegner Gleiches mit Gleichem zu vergelten. Sucht man jedoch ein ganzes Volk auszuhungern und gelingt dieser Plan auch nur zum Teil, werden also die Nahrungsmittel knapp und beginnt das Darben, so leiden zunächst die Schwächeren. Ganz besonders wird dadurch die Kinderwelt betroffen, namentlich die in den ersten Lebensjahren. Das humane England glaubt also einen Krieg zwischen zivilisierten Völkern dadurch schneller beendigen zu können, daß es den unschuldigsten Teil der feindlichen Bevölkerung dem Hungertod in die Arme treiben will, während es seine eigenen Streitkräfte dem Bereich der Waffen des Gegners nicht allzu nahe bringt. Kinder und Frauen und Greise in

Deutschland sollen dafür büßen, daß die erwachsenen Männer in England nicht Kraft genug haben, zusammen mit Franzosen und Russen, Japanern und Serbiern, Turkos und Montenegrinern, Indern und Senegalesen die deutschen Soldaten und Matrosen aus dem Felde zu schlagen. Und nicht ein paar Unschuldige sollen geopfert werden, auch nicht ein paar tausend oder hunderttausend — sondern Dutzende von Millionen!

In der neueren Geschichte des Völkerrechts steht diese Absicht einzig da. Daß sie nicht zur Handlung werden kann, dafür sorgen Heer und Flotte, Organisationskraft und Besonnenheit Deutschlands. Aber vergessen werden wir diese schmachvolle Niedrigkeit der Gesinnung den Engländern nie. Man muß bis in die Zeiten Dschingis-Chans und Tamerlans zurückgehen, um auf ähnliche Brutalitäten zu stoßen. Wer einen solchen Plan nicht nur zu erdenken, sondern ohne vor Scham in die Erde zu sinken auszusprechen wagt, der stellt sich außerhalb der Kulturgemeinschaft und wird darauf gefaßt sein müssen, daß ihm erklärt wird: er habe durch diese aussersonnene Teufelei die völkerrechtlichen Abmachungen zerrissen, die bisher im Kriege gegen ihn beobachtet wurden.

---

14. Abschnitt.

Der Widerspenstigen Zähmung.

„Man kann die Gesetze der sittlichen Welt, wie die der physischen, verkennen, aber man kann ihnen nicht entgehen."
Taine.

Das Maß Englands ist voll bis zum Ueberlaufen. Nachdem es jahrhundertelang eine Willkürherrschaft zur See geübt hat, die immer wieder die Entrüstung und den Abscheu der übrigen Welt (nur die eigenen Verbündeten ausgenommen) erregte, hat es jetzt zu seinem Erstaunen einen Gegner gefunden, der ihm gewachsen ist und der ihm vergelten kann, was es bisher anderen tat.

Kommenden Zeiten wird es als ein Beweis für die politische und menschliche Reife des deutschen Volkes gelten, wie es in dem Kriege 1914/15 seinen Feinden gegenübertrat. Weder Frankreich noch Rußland, so drückend seit vielen Jahren die deutschfeindliche Politik dieser Staaten empfunden worden war, betrachtete es mit der bebenden Entrüstung, die durch die englische Kriegserklärung geweckt wurde. Daß Frankreichs Revanchegier und Rußlands unersättliche Eroberungslust seit langem auf den Krieg hinstrebten, wurde beinahe mit philosophischer Ruhe, wie eine Art Naturereignis betrachtet. Aber dem britischen Reich, das den ganzen Krieg hätte verhindern können, das zudem nicht durch ernsthafte Gegensätze von

Deutschland getrennt war, rechneten alle Deutschen es als Schurkenstreich an, daß es uns in demselben Augenblick überfiel, als wir mit zwei machtvollen Gegnern ringen mußten, als also das Dasein unserer Nation in Frage gestellt schien. Unser Gefühl für politische Gerechtigkeit wurde dadurch um so tiefer verletzt, als die unerträgliche Heuchelei Englands sich mit der Beschützung Belgiens brüstete, das es doch selbst in den Krieg gehetzt hatte. Und diese Entrüstung wuchs durch die unerhörte Art, wie an vielen Stellen der Krieg von den Briten geführt wurde.

Nicht als ob alle Engländer von den Deutschen für Schurken gehalten würden. Menschlich und kaufmännisch geschieht das ganz gewiß nicht. Obwohl das politische Verhalten der englischen Oeffentlichkeit allen Anlaß dazu böte, bleiben wir uns doch bewußt, daß es mancherlei gute Ausnahmen gibt. Im Kriege scheinen sie jedoch derartig an die Wand gedrückt zu sein, daß das Verhalten aller Organe des englischen Staates genau durch die gegenteiligen Kräfte bestimmt wird.

England hat in diesem Kriege das Recht in so vielen Fällen geschändet, daß man keinen Scheinwerfer braucht, um ihm Dutzende von Völkerrechtsbrüchen nachzuweisen.

Ich greife eine Blütenlese heraus[1]):

1. Weder Menschlichkeit noch Edelmut finden in der englischen Ausübung des Seekriegsrechts irgend eine Stätte. Der Kommandant des deutschen Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große" hatte bald nach Kriegsausbruch den englischen Dampfer „Galician", der eigentlich versenkt werden sollte, wieder freigegeben, weil er zahlreiche Frauen und Kinder an Bord hatte. Wären diese auf den deutschen Hilfskreuzer übernommen worden, hätte er sowohl den „Galician" versenken können als auch einen lebenden Schutz an Bord gehabt. Der Edelmut des deutschen Kapitäns wurde damit belohnt, daß sein Schiff, als es in neutralen Gewässern beim Kohlen lag, überfallen und in Grund und Boden geschossen wurde.

2. Die Gefangennahme deutscher Reservisten und solcher, die es hätten sein können, auf neutralen Schiffen trotz dem ausdrücklich widersprechenden Generalbericht der zweiten Haager Konferenz gehört in ein ähnliches Kapitel — zumal da man diese waffenlosen Männer

---

[1]) Dem Inhalt dieser Schrift gemäß beschränke ich mich auf die Völkerrechtsbrüche zur See, so daß weder von den 600 000 Dumdum-Patronen in Maubeuge noch von dem Lügenfeldzug Englands die Rede sein soll. Für sein übriges Verhalten, insbesondere seinen gewissenlosen Handelskrieg, hat der Präses der Bremer Handelskammer A. Lohmann in einem Aufsatz „Englands moralischer Zusammenbruch", der Ende Januar durch die deutschen Blätter lief, die Tatsachen treffend zusammengestellt.

Sehr lehrreiche Belege über die Durchsetzung der englischen Auslandsgeschichte in den letzten Jahrhunderten mit Völkerrechtsbrüchen, Gewalttat und Grausamkeit und über die Stellungnahme des englischen Volksgewissens dazu enthält eine Schrift von Professor Ferdinand Tönnies: Englische Weltpolitik in englischer Beleuchtung. (Berlin: Julius Springer, 1915.)

zum Teil ins Gefängnis warf, ohne daß sie sich um ihre Familienmitglieder kümmern durften[1]).

3. An vielen deutschen Seeleuten hat England ebenso gehandelt. Gleichgültig, wo es die Hand auf sie legen konnte — ob auf deutschen, englischen oder neutralen Schiffen —, hat es sie nicht nur gefangen gesetzt, sondern oft geradezu unmenschlich behandelt, so daß der „Verein deutscher Seeleute" in Hamburg bei der deutschen Regierung Vorstellungen zur Linderung ihres Geschickes erheben mußte, worauf letztere am 5. November 1914 Einspruch erhob. Der Tod hat unter diesen brutal behandelten friedlichen Seeleuten scharf aufgeräumt, während sie unter der gesundheitsschädlichen Unterkunft und ungenügenden Verpflegung in England zu leiden hatten.

4. Was will es demgegenüber besagen, daß England völkerrechtswidrig eine große Anzahl von Kriegsschiffen, die auf englischen Werften für Rechnung neutraler Staaten im Bau waren, mit Beschlag belegte? Vor allem wurden davon betroffen Argentinien, Norwegen und die Türkei. Viele Wochen bevor die letztere daran dachte, sich Deutschland und Oesterreich-Ungarn anzuschließen, wurde ihr (in den ersten Augusttagen 1914) erklärt: die beiden für sie gebauten Großkampfschiffe „Reschadie" und „Sultan Osman", von denen das erstere bereits vollständig bezahlt war, würden nicht abgeliefert werden. Bis zum Juni hatte die Türkei bereits 70 Offiziere und 200 Mann nach England geschickt, um dort auf der „Reschadie" in Dienst gestellt zu werden und sich in die Technik des neuen Schiffes einzuarbeiten. Ende Juni jedoch — zur selben Zeit, als die englische Flotte auf ihrem Besuch in Kiel der deutschen den Judaskuß bot — wurden seine Geschütze zum Erstaunen des türkischen Marineministeriums plötzlich unter nichtigsten Vorwänden gewechselt, deren Grund erst nach der Beschlagnahme durch England offenbar wurde.

5. Wiederholt ließ England auf neutralen Schiffen, die von englischen Kreuzern angehalten wurden, die Post durchsuchen und eine große Anzahl Postsäcke, die aus Deutschland kamen, ohne weiteres über Bord werfen — falls die Nachrichten amerikanischer Zeitungen richtig sind. Dies ereignete sich z. B. auf der Fahrt des holländischen Dampfers „Rotterdam" nach Amerika.

6. Von der Willkür der englischen Prisengerichte war bereits die Rede[2]). Weder der Schiffseigentümer noch der Kapitän sind in diesem sogenannten Gerichtsverfahren in England vertreten, während die deutsche Prisen- und Prisengerichtsordnung, die am 13. September 1909 und 15. August 1911 erlassen, aber erst im Reichsgesetzblatt vom 3. August 1914 veröffentlicht wurden, ein Zeugnis für die völkerrechtliche Gewissen-

[1]) Siehe S. 65 f.
[2]) Siehe S. 61 ff.

haftigkeit Deutschlands sind. Man braucht nur das Prisenverfahren beider Staaten miteinander zu vergleichen, um den gewaltigen Abstand zu erkennen. Liegt ja doch auch in der Behandlung der aufgebrachten Schiffe durch die Prisenoffiziere ein ungeheurer Unterschied: England raubt die feindlichen Kauffahrteischiffe, um sich daran zu bereichern, während Deutschland, nur dem Zwange der Kriegsart gegen einen solchen Feind gehorchend, sich auf die Zerstörung der feindlichen Schiffe beschränkt.

7. Daher ist es denn auch nicht weiter merkwürdig, daß das englische Prisengericht schon im September 1914 bestimmte, die Hypothekenforderungen Neutraler, die auf gekaperten Schiffen feindlicher Mächte ruhen, seien abzuweisen.

8. Auf die ehrlosen Maßnahmen des englischen Wirtschaftskrieges sei nur kurz hingewiesen. Er reiht sich den englischen Piratenüberlieferungen der letzten drei Jahrhunderte würdig an. Um irgend etwas herauszugreifen: auf holländischen Schiffen, noch dazu auf solchen, die vor der Kriegserklärung an Deutschland aufgebracht wurden, beschlagnahmte England Goldbarren, die für deutsche Banken bestimmt waren. Nach der Pariser Deklaration von 1856, deren Verbindlichkeit selbst von diesem Seeräuberstaat nicht abgeleugnet wird, durfte die Wegnahme auf neutralen Schiffen nicht erfolgen, zumal wenn diese nach einem neutralen Hafen unterwegs waren.

9. Als die deutschen Frauen und Kinder von Tsingtau nach Tientsin geschafft wurden, um nicht den Schrecken der Belagerung ausgesetzt zu sein, fielen sie der englischen Willkür zum Opfer: auf dem ersten Dampfer waren sie den Zudringlichkeiten der betrunkenen englischen Besatzung ausgesetzt, worauf sie auf einem viel kleineren und schlechteren chinesischen Fahrzeug zusammengepfercht wurden, das sie nach Tientsin brachte.

10. Bei dem ersten Seegefecht vor Helgoland wurden die Mannschaften des untergegangenen deutschen Torpedoboots V 187 von den Engländern zwar in ihre Boote aufgenommen, da aber andere deutsche Torpedoboote weiter feuerten, so mußten die Engländer ein längsseits liegendes Boot mit den Gefangenen zurücklassen. Aus Aerger darüber suchten sie es zu zerstören, und da dies nicht gelang, sandten sie ihm einen Schuß nach[1]).

11. Das deutsche Lazarettschiff „Ophelia" war nach dem Gefecht an der holländischen Küste am 17. Oktober 1914 an die Stelle gefahren, wo die vier deutschen Torpedoboote S 115, 117, 118, 119 untergegangen waren. Der englischen Regierung war durch den amerikanischen Botschafter

[1]) Rühmend muß dagegen das Verhalten Englands im zweiten Seegefecht bei Helgoland gegen die Mannschaften des sinkenden deutschen Kreuzers „Blücher" hervorgehoben werden.

amtlich mitgeteilt worden, daß Deutschland dieses Schiff verwenden wollte und wie es eingerichtet war. Dennoch hat der Kommandant des Kreuzers „Yarmouth“ der „Ophelia“ nicht gestattet, ihrer Aufgabe nachzukommen, sondern hat das durch die Rotekreuzflagge geschützte Fahrzeug, das den Bestimmungen der Genfer Konvention durchaus entsprach, unter dem heuchlerischen Vorgeben beschlagnahmt, es sei ein Minenschiff. Als die sofortige Durchsuchung ergab, daß diese freche Behauptung falsch war, hieß es: die „Ophelia“ sei mit funkentelegraphischen Einrichtungen versehen. Dies war richtig — aber durch die zweite Haager Konvention ausdrücklich erlaubt. Statt sich nun auf den kleineren Völkerrechtsbruch zu beschränken, die funkentelegraphischen Einrichtungen zu zerstören, um die „Ophelia“ dann die im Wasser mit dem Tode ringenden Seeleute aufnehmen zu lassen, wurde das Schiff nach England geschleppt — ja die Mannschaften, Krankenpfleger und Aerzte wurden in Gravesend, obwohl sie durch eine Abteilung Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett bewacht wurden, von der Volksmenge und von englischen Soldaten tätlich mißhandelt: einem Deutschen wurde das Abzeichen des Roten Kreuzes abgerissen, und, wie der „Daily Telegraph“ schrieb, der Zug der Gefangenen langte „erniedrigt, entehrt und gedemütigt, ein Gegenstand der Verachtung“ auf dem Bahnhof an, um von dort in ein Gefangenenlager weitergeschickt zu werden. Die Volksmenge war geflissentlich durch die lügnerische Nachricht über die Minenlegung aufgeregt worden; man habe zwar keine Minen gefunden, aber das mache ja wenig aus, denn „die See ist weit und tief“ (Daily Telegraph). Während dieser Zeit, da England die Genfer und die Haager Konvention vor aller Welt mißhandelte, schwammen die Leichen der deutschen Besatzung, mit Schwimmwesten versehen, noch tagelang auf der See umher.

12. Im Suezkanal, der nicht unter englischer Oberherrschaft steht, sondern unzweifelhaft für den Verkehr aller Nationen garantiert ist, sind deutsche Schiffe von englischen Behörden belästigt (ihrer drahtlosen Telegraphie oder wichtiger Maschinenteile beraubt) oder beschlagnahmt worden.

13. Der deutschostafrikanische Hafen Daressalam, der ausdrücklich als offene Stadt erklärt war, ist von den Engländern beschossen worden. Gouverneur Schnee hat darüber gemeldet:

„Am 28. November liefen das Schlachtschiff Goliath, der Kreuzer Fox, ein Kabeldampfer und ein Schlepper Daressalam an. Nach Verhandlungen unter der Parlamentärflagge gestattete der Vertreter des Gouvernements die Einfahrt einer englischen Pinasse in den Hafen zur Prüfung, daß der dort liegende Deutsch-Ostafrikalinien-Dampfer betriebsunfähig sei. Unter Bruch der getroffenen Abrede fuhren in Abständen zwei weitere, mit Maschinengewehren bewaffnete englische Pinassen ein und richteten durch Sprengungen der Maschinen der Dampfer Feldmarschall, König und Kaiser Wilhelm einen Schaden in Höhe von einigen 100 000 Rupien an. Ein Teil der Dampferbesatzungen, darunter eine Stewardeß, wurde gefangen genommen. Als dann noch eine dritte armierte Pinasse einfuhr, wurden sie von unserem Maschinengewehr beschossen. Darauf begann das Bom-

bardement Daressalams, unter dessen Schutz die Ausfahrt der Pinassen unter Verlusten gelang. Wir haben 13 Engländer gefangen genommen, darunter den Leutnant Commander Gatterson vom Goliath. Das Palais des Gouverneurs ist völlig zusammengeschossen, weitere Häuser wurden beschädigt. Am 30. November erschienen die Kriegsschiffe wieder, aber ihre Signale auf Wiederaufnahme der Verhandlungen blieben mit Rücksicht auf den Vertragsbruch der Engländer am 28. November unbeachtet. Darauf bombardierten die Kriegsschiffe nochmals die offene, unverteidigte Stadt Daressalam. Eine Reihe von Häusern wurde schwer beschädigt und eine Anzahl Suaheli-Frauen getötet oder verwundet."

14. Die Aufforderung der britischen Admiralität, sämtliche englische Handelsschiffe sollten neutrale Flaggen führen, stellt vielleicht den Gipfel aller englischen Völkerrechtsbrüche in diesem Kriege dar. Die holländische Regierung hat bei der britischen dagegen Einspruch erhoben, da die Führung einer fremden Flagge ohne die Zustimmung des betreffenden Staates auf alle Fälle einen Mißbrauch bedeute, der in Kriegszeiten besonders ernst erscheine, weil dadurch die unter eigener, neutraler Flagge fahrenden Schiffe in Gefahr kommen. Der Minister des Auswärtigen äußerte die Erwartung, daß die britische Regierung einem derartigen, überdies der niederländischen Gesetzgebung widersprechenden Mißbrauch keine Zustimmung gewähren würde, da hierdurch die niederländischen Handelsschiffe der Kriegsgefahr ausgesetzt würden. Andere neutrale Staaten haben ähnlichen Einspruch erhoben.

15. Aber nicht genug damit: die englische Regierung scheint in der Erdrosselung von Treu und Glauben noch weiter gegangen zu sein. Ein holländischer Kapitän hat berichtet, die englische Regierung habe ihm eine Summe von 2 Millionen Mark angeboten, falls er sein Schiff versenken und alsdann berichten wolle, es sei durch ein deutsches Unterseeboot versenkt worden. Ferner geht die Nachricht um, englische Torpedoboote hätten den Befehl erhalten, irgend ein amerikanisches Handelsschiff zu vernichten und die Sache dann so darzustellen, als sei die Versenkung durch ein deutsches Tauchboot erfolgt. Ich gebe beide Nachrichten zunächst unter Vorbehalt wieder. Ein strenger Beweis ist für sie noch nicht geführt worden. Leider aber muß man sagen, daß die grenzenlose Willkür und Rücksichtslosigkeit Englands gegen alles, was Völkerrecht oder internationaler Anstand heißt, diese Nachrichten durchaus nicht unwahrscheinlich macht.

* * *

Aber wozu die Beispiele häufen? Fast jeder Tag bringt uns irgend einen neuen Beweis, daß England sich gegen das Völkerrecht nicht wesentlich anders benimmt als der Bulle im Porzellanladen. Geht man gar von der rein juristischen Betrachtung der Sache zu ihrer moralischen Wertung über, so verschärft sich das Bild noch erheblich. Nicht nur die Staaten, die es kriegerisch bekämpft, sucht England mit allen Mitteln zu schädigen — auch die Neu-

tralen, ja die eigenen Verbündeten müssen unter seiner Rücksichtslosigkeit leiden. Wo sie dies in dem Krieg 1914/15 noch nicht merkten, werden sie später erkennen, wie arg sie hinters Licht geführt wurden. Wo sie es bereits ahnten, durften sie es nicht aussprechen, weil England als Zwangsmittel die Möglichkeit in der Hand hat, seine Bundesgenossenschaft, an die es sich vorher bedächtigerweise nicht gebunden hatte, aufhören zu lassen.

Dem tiefern Blick kann nicht verborgen bleiben, daß England in diesem Kriege der eigentliche Gewinner zu sein hoffte: nicht nur über das aufstrebende Deutschland, das in den Zustand der Bedeutungslosigkeit wie etwa gegen Ende des 18. Jahrhunderts zurückgeschleudert werden sollte, sondern auch gegenüber Neutralen und Bundesgenossen. Wer hat Belgien in den Krieg gestoßen, ohne ihm mit irgend zureichenden Truppen Hilfe zu leisten? Wer hat Portugal zu dem gleichen Spiel um Kopf und Kragen zwingen wollen? Wer hat Antwerpen sinnlose Wunden geschlagen? Wer hat Ostende bombardiert? Und wer glaubte, aus den schweren Verlusten, die Belgien und Frankreich, Rußland und Japan erlitten, die meisten Vorteile zu ziehen?

Immer wieder England. Nichts wäre ihm erwünschter gewesen, als daß die Kämpfenden sich gegenseitig so schwer und lange zur Ader ließen, bis sie vor Entkräftung sich kaum noch regen konnten. Dann hätte John Bull wieder einmal einen Fischzug getan, wie er ihm während des 18. Jahrhunderts und zu Anfang des 19. wiederholt glückte. Nur stimmte die Rechnung diesmal nicht, da er durchaus nicht darauf gefaßt war, der deutsche Michel würde imstande sein, eine so ungeahnte Kraft zu entwickeln, daß er rechts nach Rußland, links nach Frankreich-Belgien mit steifem Arm seine Gegner von sich abhalten und noch dazu gegen die geheiligte Seeherrschaft Englands sich kräftig zur Wehr setzen könnte!

Daher denn auch die gehässige Wut, die aus den Aufsätzen der englischen Presse spricht. Man wird nicht erwarten können, daß irgend ein Volk ein anderes mitten im Kampf unparteiisch beurteilt. Aber eine solche Verdrehung der Tatsachen, wie sie in England in diesem Weltbrand üblich ist, haben wir selbst von ihm nicht erwartet. Trotz seiner anrüchigen Vergangenheit hatten wir seine Ehrlichkeit höher eingeschätzt.

Wie hat die englische Presse geschrieen, als im Dezember 1914 die deutsche Kriegsflotte den unerwarteten Besuch in Hartlepool, Scarborough und Whitby machte! Der deutsche Angriff sollte völkerrechtswidrig sein — denn er habe sich gegen offene Plätze ohne vorherige Ankündigung gerichtet. Nun hat England dies in seinen Kriegen gegen Frankreich, im Krimkrieg und bei anderen Gelegenheiten wiederholt getan. Aber nicht auf diese englischen Sünden der Vergangenheit stützt sich Deutschland, wenn es die Beschießung der drei Plätze oder vielmehr bestimmter Teile in ihnen für erlaubt hielt, sondern auf die unbestreitbare Tatsache, daß sie ver-

teidigt waren und daß sie in den amtlichen englischen Nachschlagewerken als befestigte Plätze geführt wurden. Welchen Eiertanz hat die englische Presse aufgeführt, um zunächst der Welt vorzulügen, die drei Städte seien nicht befestigt — während gleichzeitig renommiert wurde, die Hafenbatterien hätten den Deutschen argen Schaden zugefügt! Unbefestigte Plätze pflegen ja wohl nicht mit Kanonen zu schießen.

Daß die Deutschen sich streng an das Völkerrecht hielten, wird z. B. auch durch die Aussage des 1. Offiziers der Küstenwachstation Whitby bestätigt, alle Schüsse dort seien nur auf die Signalstation gerichtet worden[1]).

Auf der gleichen Höhe stand das englische Entrüstungsgeschrei, als im Januar 1915 die Hafenstadt Yarmouth, ebenfalls ein befestigter Platz, von den deutschen Luftschiffen beschossen ward. Wenn man auch aus anderen englischen Städten auf die Zeppeline schoß, so durfte man sich kaum wundern, wenn das Feuer erwidert ward — ganz abgesehen davon, daß bei dem Vorstoß der englischen Wasserflugzeuge am ersten Weihnachtsfeiertag 1914 die gänzlich unbefestigte deutsche Insel Langeoog beschossen worden war.

* * *

Aus allen Vorwürfen von englischer Seite klingt, gerade weil sie die Wahrheit verschweigen oder erst nachträglich bedingt zugestehen, die furchtbare Enttäuschung heraus, daß der Krieg gegen Deutschland so viele unliebsame Ueberraschungen brachte. Sind doch die starken Nackenschläge, die wir England zufügen konnten, uns selbst erstaunlich gewesen. Das hatten wir nicht erwartet, daß die britische Flotte, die sich in Friedenszeiten aufgespielt hatte, als könne niemand es mit ihr aufnehmen, sich im Krieg verstecken würde: wenn nicht aus eigenem Willen, so doch dem Befehl der rein kaufmännisch rechnenden Regierung folgend. Amerikanische Blätter haben unter Anspielung auf eine der Prahlereien Churchills — wenn die deutsche Flotte nicht aus ihren Häfen herauskomme, so werde England sie wie die Ratten aus ihrem Nest herausräuchern — eine Zeichnung gebracht, die Admiral Tirpitz darstellt, wie er den britischen Löwen aus dem

[1]) Ueber die alberne Redensart des Bramarbas Churchill, die deutsche Flotte habe die englischen Küstenstädte „aus Angst" beschossen, schreibt Karl Eugen Schmidt (im „Tag" vom 2. Februar 1915) mit vollem Recht: „Weil die deutschen Kriegsschiffe Angst vor den furchtbaren Dreadnoughts haben, beschießen sie offene Städte und bringen Frauen und Kinder um; ebenso machen es bekanntlich die deutschen Soldaten in Frankreich und Belgien, allwo überhaupt niemals ein feindlicher Kriegsmann, sondern stets nur kleine Kinder, Weiber, alte Männer und Priester von der deutschen Soldateska getötet worden sind; und jetzt befolgen auch die deutschen Luftschiffe dieses abscheuliche Beispiel und ermorden Weiber und Kinder, weil sie sich an die Männer nicht heranwagen. Denn es ist ein bemerkenswerter Umstand, „a most remarkable coincidence", wie der Gentleman Alfred Jingle zu sagen pflegte, daß die Bomben der deutschen Flieger immer nur Frauen, Kinder, Greise, Krankenhäuser und Apotheken treffen, wohingegen die englischen und französischen Bomben stets nur Militärpersonen töten und kriegerische Werte zerstören. Die englischen Bomben sind so abgerichtet, daß sie überhaupt nicht platzen, falls ein Zivilist in der Nähe ist, und fallen sie auf ein Mädchenpensionat, so überschütten sie die Gegend nicht mit Stahl und Blei, sondern mit Blumen und Wohlgerüchen."

Wasser zieht und derb hin und her schüttelt; mit der Unterschrift: „Wer sagte: Ratten!?"

Das kennzeichnet die Lage nicht nur in einem besonderen Augenblick des Krieges, sondern für seinen ganzen bisherigen Verlauf. Nichts als Ruhmredigkeit ist es gewesen, wenn man vorher in England siegesgewiß behauptete, wie dies die „Saturday Review" tat: „England ist die einzige Großmacht, die mit Deutschland ohne schwere Gefahr und ohne Zweifel über den Ausgang kämpfen kann. Wenige Tage, und Deutschlands Kriegsschiffe würden auf dem Meeresgrunde liegen oder unter Geleit nach englischen Häfen fahren."

Schon im November 1914 war die Achtung vor der englischen Flotte allenthalben in der Welt stark gesunken. So meinte die „Washington Post" in einem Aufsatz „Englands Prestige-Verluste im gegenwärtigen Kriege":

„Dem britischen Volke muß der Atem ausgegangen sein bei den Nachrichten von der Beschießung von Yarmouth und der Vernichtung des Geschwaders des Admirals Cradock. Was wird aus der britischen Seeherrschaft? Ist der alte Geist tot? Die deutsche Flotte ist eine neue Schöpfung. Ihre Kommandanten und Seeleute sind verhältnismäßig Neulinge. Sie vollbrachten dennoch Wunder an Wagemut und Tüchtigkeit, während die an Stärke überwältigende britische Flotte an innerer Fäulnis zu leiden scheint. Wenn die britische Flotte keine Nelsons mehr hat, warum überträgt England das Oberkommando der verbündeten Flotten nicht Admiral Togo? Die Verminderung des britischen Ansehens wirkt empfindlich gegen die Verbündeten und entfremdet ihnen die Sympathien der Welt. Wenn England sich nicht selbst helfen will, kann es nicht erwarten, daß andere ihm helfen. Die Welt hat für Verlierende keine Zeit. Wenn eine Nation sich einmal auf absteigender Linie bewegt, sinkt sie bald zu Niederlage und Untergang herab. Ihre Vergangenheit bedeutet nichts, wenn sie nicht in der Gegenwart siegen kann oder will."

Für die vorliegende Frage kommt es jedoch nicht so sehr auf den Erfolg der Seeschlachten an als auf die Wirkungen, die sich durch das bestehende Seekriegsrecht für Handelsverkehr und Wirtschaftsleben Deutschlands und Englands ergeben. England hatte felsenfest darauf gerechnet, seine eigene Handelsschiffahrt würde nur wenig leiden, während die deutsche völlig lahmgelegt werden könnte. Das letztere ist zwar richtig, und die von englischen Blättern angegebene Zahl, bis Ende Januar 1915 seien 450 deutsche Fahrzeuge in britische Häfen als gute Prise eingebracht, mag der Wahrheit entsprechen. Falsch aber ist die englische Schlußfolgerung auf die Bedeutung dieser Tatsache. Unser Wirtschaftsleben ist dadurch nicht stillgelegt, und wenn auch die Zufuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus den überseeischen Ländern erheblich eingeschränkt ist, so ist Deutschland keineswegs die Kehle zugeschnürt. Es kann noch ruhig, tief und gleichmäßig atmen — während England immer kürzer und aufgeregter zu keuchen beginnt. Die Verluste, die deutsche Kreuzer und Unterseeboote der englischen Schiffahrt auf Grund des bestehenden Seebeuterechts zugefügt haben, übersteigen alle Erwartungen.

Allein die „Emden" hat mehr als 100 000 Tonnen versenkt; insgesamt ist die Zahl der bis Anfang Februar 1915 durch deutsche Kriegsschiffe vernichteten britischen Fahrzeuge nach englischen Angaben, die sicher zu niedrig sind, schon weil man noch auf längst überfällige Dampfer hofft, auf mehr als 191 000 Tonnen gestiegen[1]). Diese Zahl ist aber entschieden zu niedrig gegriffen. Die „La Plata-Post" vom 15. Dezember 1914 hat auf Grund amtlicher englischer Meldungen in einer Zusammenstellung der Verluste der englischen Handelsflotte durch deutsche Kriegsschiffe seit Ausbruch des Krieges bis zum 5. November 1914 die Vernichtung von 153 englischen Frachtschiffen verzeichnet, unter denen sich allein 52 größere Dampfer mit einem Rauminhalt von 243 000 Tonnen[2]) befanden. Man wird daher in der Annahme kaum fehl gehen, daß die britische Handelsflotte bis Anfang Februar 1915 nicht 191 000, sondern beinahe 500 000 Tonnen verloren hat. Das würde ungefähr ebenso viel bedeuten, als die gesamte dänische oder russische Dampferhandelsflotte zählt. Wenn der Gesamttonnengehalt der Handelsschiffe des britischen Reiches 1912 auf 13 828 000 Tonnen angegeben wurde, so würden davon jetzt 4% vernichtet sein.

Ein Verlust von 4% des Tonnengehalts, bei dem es nicht einmal sein Bewenden haben wird, ist nun bei der außerordentlichen Gesamtgröße der englischen Handelsschiffahrt, die etwa die Hälfte des Gesamttonnengehalts der Weltschiffahrt ausmacht, durchaus keine Kleinigkeit mehr. Die Bedeutung dieser Mißerfolge wurde aber noch fühlbarer durch die Tatsache, daß von den geretteten Schiffen eine sehr große Anzahl still in den Häfen lag, weil sie sich nicht mehr auf die hohe See wagten oder weil sie infolge der Kriegsgefahr nicht mehr die genügende Mannschaft zusammenbringen

[1]) Nach einer Zusammenstellung in englischen Fachzeitschriften haben die „Hamburger Nachrichten" am 5. Januar 1915 die Verluste der englischen Handelsschiffe in den Monaten August bis Dezember 1914 auf folgende Summen berechnet:

Anzahl der Schiffe	Brutto-Tonnengehalt	Wert von Schiffen und Ladung
	a) durch Minen in nordeuropäischen Gewässern:	
6	16 110	£ 282 000
27	29 906	unbekannt
8	unbekannt	unbekannt
	b) durch deutsche Auslandskreuzer:	
47	211 882	£ 5 331 950
1	227	unbekannt
	c) durch deutsche Heimatflotte:	
28	7 233	unbekannt

zusammen 53 Schiffe von 227 992 Bruttotonnen im Wert von £ 5 613 950
56 „ „ 37 366 „ Wert unbekannt
und 8 „ deren Tonnengehalt und Wert unbekannt sind oder über die keine Daten zu erlangen waren.

Außerdem versenkten unsere Kriegsschiffe vier französische Fahrzeuge von zusammen 10 312 Brutto-Registertonnen; Einzelheiten über die Werte von Schiffen und Ladungen waren nicht zu erlangen.

[2]) Namen und Raumgehalt der vernichteten 52 größeren Dampfer gibt folgende Aufstellung an:

konnten. So hat eine der allergrößten und ältesten britischen Schiffahrtsgesellschaften, die „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company“, auf ihrer Generalversammlung am 16. Dezember 1914 mitteilen müssen, daß die Hälfte ihrer Flotte für den Dienst des Staates herangezogen sei, während die übrige Hälfte sowohl von dem drohenden Gespenst der Kohlenfrage wie von dem Mangel an Besatzung bedroht sei. „Deutsche Lügen“ liefen in den indischen Basaren wie Heidefeuer um und hätten zusammen mit den Heldentaten der „Emden“ Hunderte, wenn nicht Tausende der indischen Bemannung verscheucht; die Lascars suchten lieber in einer portugiesischen Niederlassung Schutz, als auf einem britischen Schiff zu dienen. So sei es mehrfach vorgekommen, daß Schiffe der Gesellschaft Indien mit ganz ungenügender Bemannung hätten verlassen, Soldaten und Passagiere die Decks waschen und Gepäck umladen müssen. Nachdem die Monate August und September 1914 einen Zusammenbruch und eine Paralyse des Welthandels gebracht von größerem Umfang als irgend eine sonst bekannte, habe der Handel nur in sehr bescheidenem Maßstab wieder aufgenommen werden können.

Aber weiter: was die Engländer am wenigsten erwartet hatten, sind *die üblen Folgen der Ausschaltung der deutschen Handelsschiffahrt aus dem Weltverkehr*. Zusammen mit den schon genannten Gründen hat dies ein *Anziehen der Frachtsätze* hervor-

Hyades	3 325	Tonnen	Dawdon	1 311	Tonnen
Kaipara	7 392	„	Ardmount	3 510	„
Nyanga	3 066	„	Chilkana	4 950	„
Holmwood	4 223	„	Troilus	7 562	„
Craigforth	2 900	„	Benmohr	4 806	„
Oceanic	17 274	„	Clan Grant	3 948	„
San Wilfrido	6 458	„	Comorant	1 595	„
Bowes Castle	4 650	„	Strathroy	4 338	„
Runo	1 679	„	Highland Hope	5 150	„
Lovat	6 102	„	Indriani	5 706	„
Indus	3 413	„	Rio Iguazu	3 817	„
Trablock	4 028	„	Farn	4 393	„
Killin	3 544	„	Niceto	5 018	„
Diplomat	7 615	„	Cervantes	4 635	„
Clan Matheson	4 775	„	Cornish City	3 816	„
Belgian King	3 393	„	Pruth	4 408	„
Indian Prince	2 846	„	Condor	3 053	„
King Lud	3 650	„	Lynrowan	3 384	„
Primo	1 366	„	Manchester Commerce . .	5 363	„
Foyle	4 147	„	City of Winchester . . .	6 800	„
Ribera	3 500	„	Clanton	3 021	„
Tymeria	3 314	„	Hurstdale	2 752	„
Buresk	4 350	„	Exford	4 542	„
Selby	2 137	„	Van Dyck	10 328	„
Bankfield	3 763	„	Correntina	8 529	„
Elsinore	6 542	„	Vine Branch	3 442	„

Zusammen 243 992 Tonnen.

gerufen, das schon in den ersten vier Monaten des Krieges bedrohlich wurde[1]), während die Folgezeit ein weiteres unerhörtes Ansteigen brachte.

Infolge aller dieser Gründe zogen die Preise selbst für die wichtigsten Massenbedarfsgegenstände in Großbritannien in einem Maße an, das in Deutschland nicht zu beobachten war. Weizen und Gerste, Butter und Eier, Mehl und Fleisch sind mit einer Schnelligkeit im Preise gestiegen, daß alle Voraussetzungen, die der Bericht der „Königlichen Kommission über die Frage der Versorgung Großbritanniens mit Lebensmitteln und Rohstoffen im Kriegsfall" Ende 1903 bis Mitte 1904 (erschienen als Blaubuch 1905) für möglich erklärt hatte, übertroffen wurden.

Und schlimmer als das: die Vorräte nahmen ab. Jene Kommission hatte festgestellt, daß der gewöhnliche Weizenvorrat im Inselreich wenigstens sieben Wochen ausreichen werde — allerdings unter der Voraussetzung, daß Nahrungsmittel nicht für unbedingte Kriegskonterbande erklärt würden, weil ein wirksamer Protest der Neutralen gegen solche Verletzung zu erwarten sei. Daß England die Dummheit begehen würde, Nahrungsmittel selbst als unbedingte Kriegskonterbande zu behandeln — daran hatte man nicht gedacht. Und doch weiß jedes Kind dort, daß man in ganz bedeutend höherem Grad auf die überseeische Zufuhr von Lebensmitteln angewiesen ist als Deutschland, welches seine Landwirtschaft kräftig erhalten hat und nicht wie England drei Viertel oder mehr des notwendigen Getreides, Mehls und Fleisches aus dem Ausland einführen muß.

Hier also liegt die verwundbarste Stelle Englands. Es hat selbst durch die maßlose Willkür, mit der es das Seebeuterecht so rückschrittlich wie möglich gestaltete und anwendete, seinem Gegner eine furchtbare Waffe in die Hand gedrückt.

---

[1]) So betrugen nach der „Kölnischen Zeitung" die Frachtsätze von Neusüdwales

nach	Nov. 1913	Juli 1914	Nov. 1914
Alexandrien	8 sh 9 d	7 sh 6 d	20 sh
Algier	8½ Fr.	8¼ Fr.	15 Fr.
Bordeaux	6½ Fr.	6¼ Fr.	13 Fr.
Genua	8 sh	7 sh 3 d	16 sh
Havre	4 sh 6 d	4 sh	8 sh
Marseille	9½ Fr.	8¼ Fr.	16 Fr.
Neapel	8 sh 6 d	8 sh	15 sh 9 d
Port Said	8 sh 3 d	7 sh 6 d	18 sh 6 d
Rio de Janeiro	14 sh 6 d	13 sh	17 sh 6 d
La Plata	15 sh	14 sh	16 sh

die Frachtsätze von der Tyne:

nach	Nov. 1913	Juli 1914	Nov. 1914
Barcelona	9 sh	8 sh 6 d	15 sh
Bordeaux	5 sh 3 d	5 sh	11 sh 6 d
Genua	8 sh	7 sh 6 d	18 sh 6 d
Havre	4 sh	4 sh	11 sh
London	3 sh 3 d	3 sh 1 d	6 sh
Marseille	8 sh 6 d	7 sh	16 sh
Neapel	8 sh 7½ d	7 sh 4 d	18 sh 6 d
Port Said	8 sh 3 d	7 sh 6 d	20 sh

Und damit ist sein Schicksal besiegelt. Gleichgültig, ob es in diesem Kriege Deutschland gelingt, die englische Nahrungsmittelzufuhr abzuschneiden — die entsetzliche Gefahr ist da und wird auch von dem verstocktesten Engländer gesehen. Was man dem Feinde durchaus antun wollte, muß man nun selbst befürchten. Allzu sicher hatte sich England darauf verlassen, seine große Flotte könne jeden Gegner in Schach halten, der nicht so viele Dreadnoughts, Panzerkreuzer und Torpedojäger besitze.

Wieder einmal rächen sich zwei englische Nationalfehler: Kurzsichtigkeit und technische Schwerfälligkeit. Daß es möglich sein werde, mit Tauchbooten ihm selbst lebensgefährlichen Schaden zu tun, war England nie in den Sinn gekommen. Erhob sich eine Stimme, die auf diese Gefahr hinwies, so hörte man nicht darauf. Hätte man es getan, so würde man sich wohl gehütet haben, das Seebeuterecht so zu überspannen, daß dieser Pfeil nun auf England zurückfliegt.

Es ist nicht Sache des Briten, in das Wesen der Dinge hineinzusehen. Von allen Rechnungen versteht er nur die Gegenüberstellung roher Zahlen. So dachte er in seiner Inselfestung sicher zu sein, weil er die stärkste Flotte der Welt besitzt — zumal in einem Kriege, der ihm die französische und russische Flotte zur Verfügung stellt, so daß das Zahlenverhältnis der Dreiverbandsflotte gegen die deutsch-österreichisch-ungarische sich etwa wie 4 : 1 stellt. Falsch eingeschätzt aber hat England die Benutzungsmöglichkeiten und die inneren Werte der Flotten. Auch in der Unterseeboots-Frage hat es sich dabei beruhigt, daß es bei Ausbruch des Krieges deren 78 Stück fertig und 17 im Bau hatte, während Deutschland eine weit geringere Zahl besaß. Dabei hat es weder berücksichtigt, daß 55 englische Tauchboote nur einen sehr beschränkten Gefechtswert haben und besten Falls zur Küstenverteidigung zu verwenden sind, noch auch daß sich Unterseeboote nicht mit Unterseebooten bekämpfen lassen. Ferner sind alsbald 5 der besten englischen Tauchboote — darunter E 3, das uns fast allein Schaden zufügte — durch deutsche Kriegsschiffe vernichtet worden.

Auf die Ueberraschung, die Deutschland vom 18. Februar 1915 an in Bereitschaft hatte, war England nun erst recht nicht gefaßt. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel wirkte die Bekanntmachung des Admiralstabes der deutschen Marine vom 4. Februar 1915:

„1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Febraur 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekriegs nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet."

Die Lähmung der englischen Schiffahrt und die Steigerung der Nahrungsmittelpreise nahm nun mit reißender Schnelligkeit zu. Und obwohl John Bull Zeter und Mordio schrie, blieb Deutschland mit vollem Recht bei seiner Erklärung. Hat es doch die Aussicht, durch die vollendete Handhabung einer neuen Waffe England auf das schwerste zu treffen. Schon als am 22. September 1914 U 9 innerhalb einer Stunde drei große englische Kreuzer vernichtet hatte, schrieb der norwegische Admiral Boerensen in der „Berlingske Tidende":

„In der Geschichte des Seekriegs wird der deutsche Sieg stehen bleiben als ein Ereignis von epochemachender Bedeutung, als ein Zeichen einer neuen Zeit und neuer Methoden. England muß seine Schlachtschiffe in den Heimatshäfen zurückhalten. Was dies für die kleinen Marinen besagt, ist, daß die neue Waffe fortan die Meere regiert. Wenn die kleinen Seemächte den Willen haben — die Mittel zur Anschaffung der billigen Waffe haben sie — werden sie von nun an ganz anders imstande sein, ihre Neutralität zu schützen. Sie sind nicht länger quantités négligeables!"

In der Tat ist es der zahlenmäßig schwächeren Seemacht mit diesem Mittel möglich, der stärkeren tiefe Wunden zu schlagen. Vorbedingung ist jene glänzende technische und seemännische Leistungsfähigkeit, die Offiziere und Mannschaften der deutschen Flotte auszeichnet. Unter dieser Voraussetzung kommt alles nur darauf an, wieviele Unterseeboote man hat und welche Zeit sie von ihrem Stützpunkt fernbleiben können. Der deutsche Admiralstab, weniger ruhmredig als der englische, hat in Friedenszeiten kein Wort über die Vervollkommnung seiner Tauchboote gesprochen. Als daher Großadmiral v. Tirpitz im Dezember 1914 einem amerikanischen Berichterstatter erklärte, deutsche Unterseeboote von größerem Umfang seien imstande, ganz England zu umkreisen, 14 Tage lang auszubleiben und tagelang in geeigneten Räumen herumzufahren, unabhängig von irgend einem Geschwader oder dem zeitweiligen Stützpunkt — da gab man sich in England den Anschein, dies für Prahlerei zu halten, ebenso wie man sich krampfhaft bemühte, der Erklärung des Chefs des Admiralstabes vom 4. Februar 1915 gegenüber dieselbe Haltung einzunehmen. Die Handelskreise aber schwebten in größter Angst. Richtete doch in der irischen See, im Herzen der englischen Gewässer, U 21 solchen Schaden an, daß die meisten Schiffahrtsgesellschaften ihren Betrieb einstellten und die englische Admiralität durch Geheimerlaß zu der betrügerischen Hissung neutraler Flaggen riet.

Einer größeren Zahl von Unterseebooten muß es, werden sie annähernd so geschickt geführt wie U 9 und U 21, gelingen, die Schiffahrtsverbindungen nach und von England zwar nicht ganz zu unterbinden, aber so weit einzuschränken, daß — wollte man die geschmackvollen, gegen Deutschland gerich-

teten Worte Churchills benutzen — „der Knebel das Herz abnützt“. Lange kann England dies nicht aushalten. John Bull zappelt nun in demselben Netz, das er auswarf, um einen großen Fang zu tun. Hilflos sieht er sich nach allen Seiten um — die Unterstützung derselben Neutralen anrufend, deren Rechte er bisher mit Füßen trat. Von den Vereinigten Staaten wünscht er, sie sollten ihre nach England gehenden Handelsschiffe durch Kriegsschiffe geleiten lassen. In wachsender Angst verbietet er den eigenen Großkampfschiffen, ohne mehrfache Deckung durch Torpedojäger den Hafen zu verlassen. Seinen Kauffahrteischiffen rät er, ihre Staatszugehörigkeit zu verleugnen und sich ehrloser Mittel zu bedienen, um sich vor dem Feind zu retten.

Andererseits wirft England dem deutschen Admiralstab vor, er verletze durch seine Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 die Pflichten der Menschlichkeit; ein Kriegführender dürfe nicht die Besatzung eines friedlichen Schiffes ohne weiteres vernichten, zumal nicht die eines neutralen. Dieser Standpunkt ist durchaus richtig — und wird von der deutschen Regierung geteilt. Diese hat erklärt, die Neutralen könnten durch den englischen Flaggenmißbrauch in Gefahr kommen; geschieht dies, so ist wohl ein sittlicher Zweifel nicht möglich, wer der schuldige Teil ist. Auch hat Deutschland in Wort und Tat niemals Zweifel darüber gelassen, daß es wenn irgend möglich für die Rettung der Mannschaften eines zu versenkenden Handelsschiffes alle Anordnungen trifft. Andererseits sind Fälle denkbar, in denen dies ausgeschlossen ist. Liegt ein feindliches Kriegsschiff in der Nähe, so würde es für das Tauchboot nichts als Selbstmord bedeuten, wollte es an die Oberfläche kommen und ankündigen, es beabsichtige, dem Kauffahrer das Lebenslicht auszublasen. Dann ist es Sache des englischen Kriegsschiffes, für die Rettung der Mannschaften zu sorgen. Ebenso sind zahlreiche Fälle möglich, in denen ein Handelsfahrzeug so nahe der Küste ist, daß die Ausbootung der Besatzung keine Schwierigkeiten macht, auch wenn das Torpedieren ohne vorherige Ankündigung erfolgt. Selbst wenn aber die deutschen Unterseeboote zur rücksichtslosen Vernichtung englischer Handelsschiffe ohne jedesmalige Warnung schreiten sollten, so würde dies einem Staate gegenüber, der die ganze deutsche Nation dem Hungertode auszuliefern sucht, eine berechtigte Vergeltungsmaßregel sein.

Was die neutrale Flagge betrifft, so ist sie von den deutschen Kriegsschiffen stets geachtet worden. Die Bekanntmachung des deutschen Admiralstabes erfolgte eben deshalb so frühzeitig, damit die Neutralen Zeit haben sollten, für deutliche Kennzeichnung ihrer Schiffe durch große Namensaufschriften, Beleuchtung usw. zu sorgen. Für eine Absicht der Deutschen, jedes neutrale Schiff auf dem Wege nach oder von England in die Wellen zu versenken, liegen weder Beweise noch Anzeichen vor. Im Gegenteil ist die ritterliche Haltung der deutschen Seeoffiziere in diesem Kriege von allen Sei-

ten, widerwillig sogar von den Engländern, so oft zugegeben worden, daß es sich nicht lohnt, darüber Worte zu verlieren.

Zu scharfen Maßregeln könnten allerdings zwei Möglichkeiten die deutschen Seestreitkräfte führen: die betrügerische Hissung einer fremden Flagge durch englische Fahrzeuge, und der Versuch, sie zu bewaffnen und am Kampf teilnehmen zu lassen, ohne sie als Hilfskreuzer zu kennzeichnen.

Die Führung einer fremden Flagge ist in deutschen Augen, insbesondere im vorliegenden Falle, wo das mächtigste Seevolk der Erde dadurch die Gefahr von sich auf andere abwälzen möchte, eine solche Niedrigkeit der Gesinnung, daß wir Schiffsführern, die sich dazu herbeilassen, keine Rücksicht schuldig sind. Ein englischer Kapitän, der die fremde Flagge führt und dadurch seine Nationalität lügnerisch ableugnet, verdient kaum etwas anderes, als mit seinem Schiff unterzugehen oder auf dem Rettungsboot Wind und Wellen überlassen zu bleiben.

Auf derselben moralischen Höhe steht die Empfehlung der englischen Presse an die Handelsschiffe, sich mit Kanonen und Gewehren zu bewaffnen und jedes feindliche Schiff zu beschießen oder zu rammen. So schrieb in den ersten Februartagen 1915 der „Daily Telegraph“: die Handelsschiffe möchten nie mehr allein, sondern stets zu zweien fahren, und während ein Unterseeboot die Besatzung des einen Dampfers auffordere, das Schiff zu verlassen, solle der andere es über den Haufen rennen. Wenig später empfahl die „Morning Post“, die britischen Handelsschiffe und Fischdampfer schnell mit Gewehren, Maschinengewehren, Bomben und Geschützen zu bewaffnen, um sie so zwar nicht in Kriegsschiffe zu verwandeln, sie aber doch gegen „seeräuberische Angriffe“ zu schützen. Solche Methoden seien viel wirkungsvoller als moralische Denunziationen, Waffen, die bei einigen modernen Engländern am beliebtesten seien. Wir führen schließlich doch Krieg, meint das Blatt. Es sei besser, wirklichen Krieg mit allen Schrecken ohne heuchlerischen Altruismus zu haben. Die Versuche, den Krieg zu zivilisieren, seien wie Versuche, Tiger zu zähmen, sie führten nur zu Ueberraschungen und Enttäuschungen. Die beste Kriegsführung sei und bleibe, dem Feinde größtmöglichen Schaden zuzufügen, damit er sich desto schneller ergibt.

Ja selbst die englische Schiffahrtsfachpresse hat sich diesem Rat angeschlossen. Die „Shipping Gazette“ und kurz nach ihr ein anderes Schiffahrtsblatt hat einen Preis von 10 000 Mark für die Bemannung desjenigen englischen Handelsschiffes ausgesetzt, dem es zuerst gelingt, ein deutsches Unterseeboot zu versenken. Bedingung sei, daß dies durch ein Handelsschiff und nicht durch einen Hilfskreuzer geschehe und daß das Schiff keine von der Regierung gestellten Geschütze an Bord habe.

Sollte dieser Rat befolgt werden, so würden sich die Besatzungen solcher Schiffe außerhalb des Völkerrechts stellen. Nur wenn ihr Schiff die

Kriegsflagge führt und unter dem Befehl eines verantwortlichen Seeoffiziers steht, hat es völkerrechtlichen Anspruch auf Behandlung als Kriegsschiff. Im anderen Falle ist es nichts als ein Piratenfahrzeug, dessen Besatzung an den Rahen aufgeknüpft werden kann. Auch ist das Verhalten eines nicht unter der Kriegsflagge fahrenden Schiffes, das auf ein feindliches Fahrzeug schießt, dasselbe wie der Ueberfall durch nicht uniformierte Heckenschützen. Man weiß, wie das Kriegsrecht, gerade weil es die friedliche Bevölkerung vor jeder Gewalttat der Soldaten schützt, gegen die Franctireurs die äußersten Maßregeln erlaubt. Wo sie auftraten, hat man sie in jedem modernen Krieg erschossen — vor allem haben die Engländer im Burenkrieg ohne Erbarmen so gehandelt.

Wäre es England geglückt, ihre Unterseeboote zu einer so überlegenen Waffe zu machen, wie nun statt dessen Deutschland sie in Händen hat, so würden die völkerrechtlichen Theorieen jenseits des Kanals heute umgekehrt lauten. Wie die Dinge liegen, ist man ratlos und kleinlaut, da der gekränkte Freibeuter nun mit genau denselben Waffen geschlagen wird, die er bisher in den Himmel hob — weil er hoffte, sie würden ihm die Vorteile, den anderen die Nachteile geben.

Jedenfalls sind die Wirkungen der Beunruhigung der englischen Handelsschiffahrt durch die deutschen Unterseeboote nicht nur für diesen Krieg, sondern für die Entwickelung der Zukunft von ausschlaggebender Bedeutung. Anstatt daß Deutschland, wie England gehofft hatte, alsbald um Gnade winselte, steht John Bull nun selbst mit betroffenem Gesicht vor der Bescherung, die er angerichtet hat. Die Getreide- und Mehlpreise bei ihm haben Anfang Februar 1915 eine bedenkliche Höhe erreicht: der Quarter Roggen kostete 60 Shilling, während er vor dem Kriege für deren 35 zu haben war. Der Brotpreis stieg in derselben Zeit von $4^1/_2$ auf 8 Pence; die Gemüse- und Früchteeinfuhr litt so stark, daß die Preise unerschwinglich wurden. Die Ausfuhr von Webwaren war im Januar 1915 um 150 Millionen Mark geringer als im Vorjahr. Alle Industrieen klagten über Verteuerung und unsichere Lieferung der Kohlen und Rohstoffe, unter den Arbeitern gährte es, weil sie infolge der Lebensmittelteuerung mit den bisherigen Löhnen nicht auskommen konnten — kurzum, es hatte sich eine Lage eingestellt, die sich allmählich der Schilderung Conan Doyles in seiner Erzählung von Kapitän Sirius näherte:

„In den großen Städten jammerten hungernde Mengen vor den Behörden um Brot, Beamte wurden überall vom fanatischen Pöbel angegriffen und oft sogar ermordet. Der setzte sich zum großen Teile aus verzweifelten Frauen zusammen, die ihre Kinder vor ihren Augen hatten verhungern sehen. Auf dem Lande dienten Wurzeln, Rinde und Kräuter aller Arten als Nahrung. In London mußten die Wohnungen der Minister ständig durch starke Wachen geschützt werden, und ein Bataillon der Garde lag ständig um das Parlamentsgebäude. Das Leben des ersten Ministers und des Staatssekretärs des Auswärtigen wurden immer wieder durch Anschläge bedroht. Und doch hatte die Regierung

bei der Kriegserklärung die Zustimmung aller Parteien gehabt. Die wirklich Schuldigen waren die, die nicht vorher einsehen und verstehen konnten, daß, wenn England seine Nahrungsmittel nicht im Lande bauen oder durch einen Tunnel einführen konnte, all seine ungeheuren Auslagen für Heer und Flotte umsonst waren, wenn sein Gegner nur ein paar Unterseeboote und Männer hatte, die sie zu gebrauchen verstanden. England war schon oft unklug, kam aber bisher immer noch ungestraft durch. Dieses Mal mußte es den Schaden tragen. Man kann nicht erwarten, daß einen das Glück jedesmal rettet..."

England ist in der Tat eine nicht verproviantierte Meeresfestung, der zwar noch nicht jede Einfuhr abgeschnitten ist, in der doch aber die Preise für den Teil des Verbrauchs, der sich noch einführen läßt, in einer Weise steigen, die kein Volk auch nur ein Vierteljahr aushalten kann.

* * *

Alles dies ist die Folge der Barbarisierung des Seekriegsrechts, die aller Einspruch der übrigen Staaten nicht beseitigen konnte, weil England mit zähem Eigenwillen daran festhielt. Professor v. Liszt hat in einem Vortrag über Krieg und Völkerrecht (8. Februar 1915) eindrucksvoll darauf hingewiesen, daß in vielen Fällen auch jetzt wieder das Völkerrecht im Kriege zwar verletzt, weit öfter aber geachtet wurde. Nur eine völlige Ausnahme gelte: was England getan habe, sei nicht sowohl eine gelegentliche Verletzung als die grundsätzliche Verneinung des Völkerrechts, schlimmer als Kosakengreuel in Ostpreußen und französische Justizmorde.

Oeffentlich allerdings gibt England seine grundsätzliche Ermordung des Völkerrechts so wenig zu, daß es sich im Gegenteil stets mit lauter Stimme darauf beruft. In der Tat aber läßt sich kaum ein Fall nennen, daß es sich durch irgend welche Verträge gebunden gefühlt und auf eine Handlungsweise verzichtet hätte, die dadurch verboten war. Und dies ist doch gerade der Sinn des Völkerrechts, daß der Kriegführende eine bestimmte Handlung vermeidet, obwohl sie ihm im Augenblick Vorteile in die Hand gibt. Die Haltung Englands zum Völkerrecht läßt sich kurz und klar dahin bestimmen, daß alles, was England Vorteil bringt, dem Völkerrecht entspricht, während alles, was ihm Schaden zufügen könnte, damit nicht vereinbar sein soll. Verhängt es die Nordseesperre, so entspricht dies dem Völkerrecht — erklärt Deutschland die britischen Gewässer für Kriegsgebiet, so ist dies ein Bruch des Völkerrechts.

Daher hat denn auch dieses willkürliche Verfahren Englands nirgends in der Welt Anerkennung gefunden, mit alleiniger Ausnahme der Mächte, die gerade mit ihm verbündet waren. Alle anderen haben mit Fingern auf diesen Räuber der Meere gewiesen. Die Ge-

schichte des Völkerrechts umfaßt — das zeigt selbst ein Blick in objektive englische Geschichtswerke — für kein anderes Volk eine solche Fülle von Schandtaten wie für England.

Dort, wo es herrschte — namentlich zur See — haben sich rechtliche Zustände im Kriege niemals ausbilden können. Infolgedessen hat das ganze Seekriegsrecht, mit Ausnahme der Pariser Deklaration von 1856, heute keinen einzigen feststehenden Rechtssatz. Jedenfalls ist dies ein Zustand, der so nicht dauern kann — zumal da England sich bei jeder völkerrechtlichen Abmachung Hintertüren offen zu halten strebt, durch die es selbst nach Gutdünken entschlüpfen mag, sobald es seine Gegner völkerrechtlich gebunden zu haben glaubt.

Niemals hatte es erwartet, daß die Folgen dieser Unbestimmtheit für jemand anders denn das Ausland bedenklich werden könnten. Erst jetzt erfährt es die Wahrheit des Spruches: Wer andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein. Es leidet in dem Kriege, den es gegen Deutschland leichtfertig entfesselte, so schwer, daß mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, nach dem Friedensschluß werde es zu den Mächten gehören, die gern die Hand zu einer gründlichen Einschränkung der Rechte der Kriegführenden zur See bieten werden — wenn auch John Bull wahrscheinlich so tun wird, als lasse er sich die neuen Fortschritte nur durch die Rücksicht auf die „Freiheit" und das Wohl anderer Völker abzwingen, während sie seinen eigenen Interessen widersprächen.

Es bedurfte, um bis zu diesem Punkt vorzudringen, der Entwickelung einer zweiten Seemacht neben England, weil Grundsätze der Menschlichkeit oder der Gerechtigkeit für letzteres in seinem Verhalten gegen andere Völker niemals maßgebend gewesen sind. Nur Kraft und Gewalt imponieren ihm. Beides hat es nun in einem Maße kennen gelernt, das es sich niemals hätte träumen lassen.

England wird viel umzulernen haben. Sollte es annehmen, auf dem bisherigen Wege verharren zu können und etwa die jetzige Niederlage durch Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und die Bereitstellung eines Millionenheeres in absehbarer Zeit wieder gut machen zu können, so wird es sich gründlich täuschen. Denn einmal mindert sich die Entfernung von Deutschland durch die von der Technik unablässig vorwärts getriebene Erweiterung des Aktionsradius aller Kriegsschiffe, auch ohne jeden Stützpunkt in Belgien. Auch gestatten allein schon Englands wirtschaftliche Verhältnisse eine wirklich bedeutende Erhöhung seiner Waffen- und Seemacht nicht mehr. Der Krieg hat ihm hundertfach mehr gekostet, als es selbst für den allerschlimmsten Fall angenommen hatte. Namentlich bei der grauenvollen Armut eines großen Teils der englischen Bevölkerung ist nicht daran zu denken, die Steuerlast so zu erhöhen, daß neben der außerordentlich kostspieligen

Ersetzung der zugrunde gegangenen oder zerschossenen Kriegsschiffe[1]) und der Einhaltung der bisherigen Flottenpläne auch noch ein Heer auf die Beine gestellt wird, das es nur annähernd mit dem deutschen aufnehmen könnte. Es wird nicht viel anderes übrig bleiben, als daß England gute Miene zum bösen Spiel macht, die vielen Milliarden, die es sich den Krieg hat kosten lassen, verloren gibt und — wenn auch mit der geballten Faust in der Tasche — die Wünsche anderer Völker auf Abschaffung des Seebeuterechts erfüllt.

Würde ihm doch sonst möglicherweise die sehr unangenehme Erfahrung

---

[1]) Die Verluste der britischen Kriegsflotte umfassen bis Ende Februar 1915 folgende Schiffe:

Name	erbaut	Klasse	Geschwindigkeit Knoten	Größe Tonnen
Audacius	1912	Linienschiff	22,1	23370
Bulwark	1902	„	18,3	15240
Formidable	1902	„	18,3	15240
Venerable	1902	„	18,3	15240
Ajax	1912	„	22,5	27000
Centurion	1911	„	22,5	27500
Osmann	1914	„	22,2	36000
Tiger	1913	Schlachtkreuzer	28,0	28960
Queen Mary . . .	1912	„	28,5	27430
Australia	1911	„	26,9	19500
Warrior	1905	Panzerkreuzer	22,3	13750
Monmouth	1901	„	24,7	9960
Good Hope	1901	„	24,1	14330
Cressy	1899	„	22,1	12100
Hogue	1900	„	22,1	12190
Aboukir	1900	„	22,1	12190
Amphion	1911	Geschützter Kreuzer	26,0	3500
Pathfinder	1904	„	25,0	2990
Hermes	1898	„	20,5	5700
Pegasus	1897	„	21,0	2170
Hawke	1891	„	20,0	7820
Venus	1895	„	21,0	5690
Encounter	1902	„	21,1	5970
Undaunted	1914	„	29,0	3560
Glasgow	1909	„	26,0	4480
Dryad	1893	Torpedo-Kanonenboot	19,9	1090
Hussar	1894	„ (interniert)	19,9	1090
Niger	1892	Kanonenboot	19,0	820
Speedy	1893	„	19,0	820
Laertes	1913	Zerstörer	27,0	980
Druid	1912	„	29,0	770
Phönix	1912	„	30,1	770
Bullfinch	1898	„	30,8	410
Dove	1898	„	29,5	410
Doon	1904	„	26,0	600
A E 1	1913	Unterseeboot	16,0	825
E 2	1912	„	16,0	825
E 3	1912	„	16,0	825
D 5	1912	„	16,5	610
B 11	1906	„	16,0	318
Thetis	1891	Minenschiff	18,0	3660
Naiad	1890	„	16,5	3660
Fisgard		Schulschiff		

Ferner 5 Zerstörer, 6 Minensucher, 3 Hilfskreuzer (darunter Oceanic).

nicht erspart bleiben, bei einer etwaigen Landung feindlicher Truppen auf britischem Boden einmal selbst zu erleben, was es heißt, Privateigentum von der feindlichen Kriegsmacht geraubt oder vernichtet zu sehen. Es ist ein völlig unhaltbarer Zustand, daß Güter, die der Beschlagnahme oder Zerstörung ausgesetzt sind, solange sie auf dem Wasser schwimmen, mit dem Augenblick unverletzlich werden, wo man sie auf dem Festland niederstellt. Allzu offenkundig wurde dieses Kapitel des Völkerrechts nur im britischen Interesse beibehalten. England wird sich daher entscheiden müssen, ob es für den Kampf auf eigenem Boden dieselben Grundsätze, die es im Seekrieg bisher nicht verabschieden wollte, ebenfalls angewendet zu sehen wünscht — oder ob es auf die Barbarei der Bekämpfung des feindlichen Privateigentums zu Lande und zur See Verzicht leisten will.

Geschieht das letztere, so würde nicht nur eine neue Epoche des Völkerrechts anbrechen, sondern die Rüstungen zur See würden einen anderen Charakter gewinnen. Die Aufgabe jeder Seemacht ist heut eine vierfache: sie soll die feindlichen Streitkräfte angreifen; die eigenen Küsten decken; den feindlichen Handel stören; endlich den eigenen schützen. Für die beiden letzteren Zwecke wird im Kriegsfall eine sehr erhebliche Zahl von Schiffen gebraucht, die erspart werden könnte, entschlössen sich die Nationen, das Seebeuterecht zu beseitigen, das aller Welt (mit Ausnahme Englands) als unwürdige Barbarei erscheint und das (wie nun auch dieser Staat sieht) eine zweischneidige Waffe ist.

Je ärger das Seekriegsrecht mißbraucht, je schlimmer es vergewaltigt wurde, desto dringender pflegte der Wunsch nach seiner Weiterbildung hervorzutreten. Solange ein Recht, das allenthalben als arges Unrecht angesehen wird, nur selten benutzt wird, solange seine Anwendungen sich auf wenige Fälle beschränken, pflegt man sich mit seinem Fortbestehen abzufinden, während die Welt dagegen Sturm läuft, sobald die Zahl der Ungerechtigkeiten sich mehrt, zu denen es mißbraucht wird. Bedeutsame Fortschritte im Rechtswesen pflegen namentlich dann zustande zu kommen, sobald etwas, was von der öffentlichen Meinung als unberechtigte Gewalt empfunden wird, sich dem allgemeinen Anblick aufdrängt. Völkerrechtlich rückständige Anschauungen können sich Jahrzehnte und Jahrhunderte erhalten, wenn sie nicht in die Tat umgesetzt werden. Sobald jedoch die Kriegführung einer Nation zur See oder zu Lande in unerträglichen Gegensatz zu dem Gewissen der Kulturvölker tritt, pflegt eine starke Bewegung sich auf ihre Abschaffung zu richten.

Dieser Fall liegt jetzt für das Seekriegsrecht noch entschiedener vor als in den letzten $1\frac{1}{2}$ Jahrhunderten, in denen kein Volk mit Ausnahme des englischen damit zufrieden war. Auch in Großbritannien allerdings haben Männer, die den wirklichen Anspruch darauf erheben können, Kulturführer zu sein, ihre Stimme gegen die Beibehaltung der brutalen Grundlagen er-

hoben, auf denen es sich aufbaut. Aber ihre Stimme ist verhallt wie die des Predigers in der Wüste, da die große Oeffentlichkeit ihres Landes lieber jenen Rufen lauschte, die sich an keine höheren Triebe wenden als an die Gier des Herrschens, an die Lust des Raubens, an den Neid gegen alles fremde Wohlsein.

Durch den Verlauf des Krieges gegen Deutschland hat England, der alte Raufbold der Meere, nun lernen müssen, was es schon einmal (1776) erfuhr: daß die Nemesis der Geschichte auch diesen Staat nicht außer Acht läßt — wenn er auch glaubte, die beste Taktik sei, Gewalt vor Recht gehen zu lassen. Jetzt wird ihm die Erkenntnis aufdämmern, daß er sich selbst an den Bettelstab bringt, wollte er ferner an der maßlosen Willkür festhalten, die ihn bei allen anderen Völkern verhaßt gemacht hat, während sie zu allen ruhmvollen Taten seiner eigenen Geschichte in unversöhnlichem Widerspruch steht.

Der unerträgliche Druck, den England in jedem seiner Kriege auf die ganze Welt ausübte, wird nun wahrscheinlich zu Ende gehen. Statt der Meereswillkür wird sie die Meeresfreiheit erhalten. Denn daß Deutschland nicht daran denkt, eine zweite Seeherrschaft aufzubauen, um andere Staaten oder gar neutrale Kaufleute zu berauben, ergibt sich aus allen Ueberlieferungen seiner Geschichte. Sollte England indessen auch ferner Lust bezeigen, auf den Weltmeeren den Haifisch zu spielen, so wird Deutschland abermals ein kräftiges Wörtlein sprechen — zumal da wir unserem Vetter a. D. die gewissenlose Entzündung dieses Weltkrieges nicht vergessen werden. Bleibt er dann noch bei seinen alten Piratengewohnheiten, so mag er sich hüten, daß nicht die Warnung in Erfüllung geht, die John Ruskin vor einem halben Jahrhundert aussprach: „Sorgen wir uns nicht um dieses England; in hundert Jahren zählt es zu den toten Völkern.“

Berichtigung.

Die Anmerkung auf Seite 20 bezieht sich nur auf den 1. Abschnitt, nicht, wie dort angegeben, auch auf den 3. Abschnitt.

